11
85

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Bw im Modell



Im Reich der Mitte

Auch in China spielt die Eisenbahn für die Volkswirtschaft eine außerordentlich wichtige Rolle. Obwohl das Schienennetz im drittgrößten Land der Erde mit seinen nunmehr fast eine Milliarde Einwohnern – verglichen mit anderen Ländern – sehr dünn ist, findet auf den rund 50 000 km regelspurigen und rund 1000 km schmalspurigen Strecken fast der gesamte Güter- und Reiseverkehr dieses Landes statt.

Bei der Zugförderung herrscht in China vielfach noch die Dampflok vor. In Datong, etwa 300 km nordwestlich von Peking gelegen, befindet sich die wohl letzte Fabrik der Welt, in der schwere Dampflokomotiven hergestellt werden. Es handelt sich hierbei fast ausschließlich um Güterzuglokomotiven der Baureihe „Qian Jin" (Vorwärts) mit der Achsfolge 1'E 1'. Bis zu 200 dieser Maschinen verlassen jährlich das Werk. Aber auch der Diesel- und Ellokeinsatz wird ständig erweitert.

1 Dieselelektrische Baureihe DF („Dong-feng" – Ostwind) in Canton Leistung 2942 kW

2 Meterspurige Doppelstockstraßenbahn in Hongkong

3 Eine Lokomotive der Baureihe „Vorwärts" wartet auf Ausfahrt.

4 B'B'-Mascnine der Baureihe „Beijing" (Peking) mit einer Leistung von 2206,5 kW vor einem Schnellzug in Wuhan

5 Zwei 1'E 1'-Lokomotiven der Baureihe QJ in Guilin. Eine Lok ist 26 m lang und verfügt über eine Leistung von 2206 kW.

Text: J. Schulze, Brandenburg

1



2



3



4



5



modell eisenbahner

inhalt

11/85

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Der Städteexpreßzug „Elbflorenz" mit der Lok 243 041 in Höhe des S-Bahnhofs Ostkreuz am 28. Mai 1985. Mit Beginn des Jahresfahrplanes 1985/86 ist dieses Fotomotiv bereits wieder Legende. Alle Städteexpreßzüge verkehren seitdem über die zu diesem Zeitpunkt auf elektrischen Betrieb umgestellte Strecke von Grünauer Kreuz über Eichgestell nach Berlin-Lichtenberg.
Foto: B. Sprang, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 16. 10. 1985
Geplante Auslieferung: 19. 11. 1985

Verlagspostamt Berlin

Geplante Auslieferung des Heftes 12/85: 17. 12. 1985

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser meinen ...

Mehr Disziplin bei Sonderfahrten

Unverständlich erscheint mir das Verhalten eines Eisenbahnfreundes, der am 16. Februar 1985 bei der Sonderfahrt Zwikkau – Johanngeorgenstadt auf der Signalbrücke des Bahnhofs Wiesenburg stand und somit zahlreichen Eisenbahnfreunden das Fotomotiv „verdarb".
Ich möchte hiermit im Namen vieler Eisenbahnfreunde an die Disziplin beim Fotografieren appellieren, sich der Mehrheit unterzuordnen und somit auch Rücksicht auf andere zu nehmen! Schließlich sollen die Sonderfahrten und andere Veranstaltungen für Eisenbahnfreunde im Jubiläumsjahr und der nächsten Jahre für alle unvergeßlich bleiben.
Außerdem geht die Bitte an die Verantwortlichen der Sonderfahrten zu versuchen, noch mehr Einfluß auf die Disziplin bei Fotohalten zu nehmen, damit solches „Aus-der-Reihe-tanzen" nicht mehr vorkommt.
An dieser Stelle möchte ich die Aktivitäten der Verantwortlichen der Sonderfahrten des BV Erfurt loben. Sie verstehen es immer wieder mittels Megaphondurchsagen, den Fotografen ihren Standpunkt zuzuweisen und Undiszipliniertheiten zu unterbinden.
T. Reichel, Plauen

Leser schreiben ...

Modellbahn-Ausstellungen einer Schüler-AG

An der POS Krauschwitz besteht bereits seit 1974 eine Schüler-AG Modelleisenbahn. Ihr gehören 15 Freunde an. Im Februar 1985 fand die VII. Ausstellung dieser AG statt, Anlaß aus der bisherigen Arbeit zu berichten.
Neben der 2,40 m × 1,20 m großen TT-AG-Anlage werden Heimanlagen vorgestellt. Wenn die Bereitschaft von Eltern und Schülern vorliegt, besichtigt die AG die Heimanlagen, schätzt sie kritisch ein, und es werden Vorschläge zur weiteren Ausgestaltung unterbreitet. Das geschieht in der Regel Ende Oktober. Wert wird nicht auf quantitative, sondern auf qualitative Arbeit gelegt. Solide ausgeführte halbfertige Anlagen sind besser als oberflächliche Provisorien.
Gemeinsam mit dem Fachlehrer für Kunsterziehung werden Plakate gestaltet, die in unserer 3 000 Einwohner zählenden Industriegemeinde auf die Ausstellung hinweisen, außerdem wird darüber in der Lokalpresse berichtet.
Mit 15 Schülern können sechs Anlagen betrieben werden. Jede Anlage ist doppelt besetzt. Untergebracht ist die Ausstellung in zwei Klassenräumen. Heimanlagen in den Nenngrößen N, TT, H0 und 0 wurden bisher gezeigt, hinzu kamen Vitrinenmodelle, und schließlich können in die Chronik der AG und Fachliteratur auf dem Lesetisch eingesehen werden.
Die ersten drei Ferientage sind für den Aufbau der Ausstellung vorgesehen, und mittwochs folgt dann die Eröffnung. An den darauffolgenden beiden Tagen ist die Anlage vormittags und nachmittags je zwei Stunden in Betrieb. Sonntags kommen erfahrungsgemäß sehr viele Eltern.
Wenn am Montag abgebaut wird, sind die Schüler zwar stolz auf das Geleistete, aber auch von den Anstrengungen erschöpft. Trotz der damit verbundenen Belastungen möchten Pädagogen wie Schüler die Ausstellungen nicht missen.
P. Ehnert, Krauschwitz

Noch einmal 98 6003

Zu den Veröffentlichungen im „me" Heft 7/84 und Heft 11/84 über die Lok 98 6003 möchte ich noch einiges ergänzen:
Von 1933 bis 1949 wohnte ich mit meinen Eltern im Wohngebäude der Zuckerfabrik Oldisleben. Mir ist die Theag-Lok Nr. 78 noch in guter Erinnerung. Das Fabrikgelände war für uns Kinder stets ein idealer Spielplatz.
Während der Zeit der Rübenverarbeitung warteten wir fast täglich darauf, wie die Lok, die wir Kinder „Bussi" oder „Bussel" nannten, die Kohlen- und Rübenwagen in die Gleise drückte.
Auf dem Foto im „me" 7/84 ist, wenn auch undeutlich, zu erkennen, daß es sich um die 98 6003 handelt. Wann die Lok abgezogen wurde, ist mir nicht bekannt. Als Nachfolgelok tat die 89 6215 Dienst. Als Reservemaschine diente auch die 89 5961. 1964 kam dann eine V 15, die 1969 von der jetzigen 102 164 abgelöst wurde.
Der Personenverkehr wurde wahrscheinlich 1954 eingestellt. Im Sommer 1945 war auch eine zweiachsige Lok mit Benzinmotor als Reserve für die Nr. 78 eingesetzt.
V. Kurzeja, Oldisleben

Eine große Hilfe durch Freundschaftsvertrag

Vor zwei Jahren wurde im Zwikkauer Ortsteil Planitz eine Schüler-AG Modellbahn ins Leben gerufen.
Die Schule stellte uns einen Kellerraum zur Verfügung, und dann begannen wir mit dem Bau einer kleinen Modellbahnanlage. Der Anfang war nicht einfach, da die beiden AG-Leiter keine Modelleisenbahner waren und wir Schüler keinerlei Erfahrungen besaßen. Große Unterstützung erhielten wir von der AG 3/3 „Prof. J. A. Schubert". Mit dieser AG wurde später ein Freundschaftsvertrag abgeschlossen. Nach geraumer Zeit übernahmen wir einen ehemaligen Verkaufsstellenraum. So reifte der Gedanke einer eigenen Ausstellung heran. Genügend Heimanlagen waren bereits vorhanden. Mit Unterstützung unserer Schule und den Modellbahnfreunden Horst Winkelmann und Jürgen Scheller organisierten wir die erste eigene Ausstellung. Natürlich gilt das Augenmerk der AG nicht nur der Modellbahn. Zahlreiche Exkursionen vermitteln Kenntnisse über das Vorbild.
P. Hoy, Zwickau

Leser fragen ...

Warum keine Schwenkschiebetüren?

Beim Durchblättern des Eisenbahn-Jahrbuches 1976 stieß ich auf Seite 111 auf die Kurzvorstellung eines Reisezugwagens der Gattung ABme mit Schwenktüren. Handelt es sich dabei um einen 1975 im VEB Waggonbau Bautzen hergestellten Prototyp? Alle neuen Reisezugwagen wurden bisher mit Drehfalttüren ausgerüstet. Mich interessiert, ob künftig auch Schwenkschiebetüren eingebaut werden.
M. Lehmuth, Metzels

Leser antworten ...

Schwenkschiebetür bleibt Ausnahme

Schwenkschiebetüren erleichtern dem Reisenden das Ein- und Aussteigen. Der Aufwand, diese Türen zu warten, ist aber wesentlich umfangreicher als bei den herkömmlichen Bauarten.
In den Jahren 1983 und 1984 wurde in Zusammenarbeit mit dem Zentralen Forschungsinstitut des Verkehrswesens der DDR (ZFIV), Institut für Eisenbahnwesen, dem VEB Kombinat Schienenfahrzeuge und der Hauptverwaltung Wagenwirtschaft der DR im Ministerium für Verkehrswesen eine neu entwickelte Schwenkschiebetür in einem Bmhe-Wagen erprobt.
Dieser Versuch ist positiv verlaufen. Derzeit erhalten 10 Großraumreisezugwagen, die z. Z. im Waggonbau Bautzen hergestellt werden, derartige Türen. Der erste Wagen dieser Bauart wurde auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1985 der Öffentlichkeit vorgestellt. Mit dem Einsatz der Fahrzeuge ist im Verlaufe des nächsten Jahres zu rechnen.
R. Schulz, Hauptverwaltung Wagenwirtschaft im Ministerium für Verkehrswesen, Berlin

Diese Farbgebung

D. Höhn, Wildau, („me" 4/85, S. 3) bat um weitere Angaben über den ETA-Einsatz:
Der AT 593/594 gehörte zu den AT, die von der DR-Gesellschaft zwischen 1926 und 1928 beschafft wurden (AT 581/582 bis AT 615/616). Dieser AT ist 1927 von Wegmann, Kassel, gebaut worden, die elektrische Ausrüstung lieferte Siemens-Schukkert, Berlin. Die Auslieferung erfolgte an die RBD Karlsruhe, Bw Karlsruhe. Wegmann baute insgesamt vier dieser AT, und der AT 595/596 durchlief den gleichen Dienstweg wie der AT 593/594. Dieser kam 1943 leihweise zum Bw Basel, und ab 1944 waren beide AT dort stationiert. Nach der Auflösung dieser Bw kamen beide zum Bw Maldingen. Der AT 595/596 wurde dort im Mai 1960 und der AT 593/594 im Oktober 1960 ausgemustert. 1948 erfolgte die Umnummerung in ETA 179 001 und 1952 in ETA 179 106. Übrigens ist der AT 593/594 als letzter der Baureihe ETA 179 ausgemustert worden.
Zur Farbgebung: Der Zeitpunkt 1925 ist falsch, da erst ab 1926 die DRG-Akkumulator-Triebwagen gebaut wurden. Nur der AT 581/582 wurde von der Wumag, Görlitz, mit grüner Farbgebung ausgeliefert, alle anderen mit creme-rotem Anstrich. Dach und Untergestell waren wie üblich grau bzw. schwarz. Später kam im roten Teil der cremefarbene Zierstreifen dazu. Dieser Zeitpunkt ist aber nicht bekannt.
W. Junge, Berlin

Muß verschwinden



„Verbotene Wege" bei der Eisenbahn! Diesmal gelang Siegmar Frenzel, Harzgerode, der Schnappschuß im Bahnhof Stiege, am Rande der Ladestraße zum dort befindlichen Holzplatz.

Leistungen erhöht

Der Anteil der Leistungen der Eisenbahn und Binnenschiffahrt an der gesamten Binnengüterverkehrsleistung ist auf über 80 Prozent gestiegen. Die Gütertransportleistungen des Binnenverkehrs auf der Straße konnten seit 1981 um über 35 Prozent gesenkt werden.
Durch den Einsatz der mikrorechnergesteuerten Fahrkartenverkaufstechnik auf allen großen und mittleren Bahnhöfen konnte die Abfertigung der Reisenden um etwa 50 bis 60 Prozent beschleunigt werden. Bewährt haben sich auch die Dialogautomaten bei der Verwirklichung des Selbstbedienungsprinzips im Erwerb von Fahrkarten. Die neue Technik machte es möglich, den Reservierungszeitraum für Platzkarten bis 30 Tage vor dem Verkehrstag des Zuges auszudehnen.
Auf den Streckenabschnitten Weißenfels – Erfurt – Arnstadt und Erfurt – Gotha, das sind 115 km, können sich Lokführer und Fahrdienstleiter mittels Zugfunk direkt verständigen. Im Bereich der Reichsbahndirektion Erfurt sind bisher 60 Elektro- und Diesellokomotiven mit Funkstationen ausgerüstet und 46 UKW-Sendemaste entlang den Strecken errichtet worden. Schnelle betriebliche Informationen an den Lokführer während der Fahrt erhöhen die Sicherheit, gestalten den Betriebsablauf flüssiger und wirken energiesparend.
me

Ohs-Bruk-Kleinbahn mit großem Zuspruch

1970 wurde in Südschweden der Ohs-Bruk-Eisenbahnverein gegründet. Das Ziel dieses Klubs bestand darin, die frühere Wald- und Werkbahn von der Papiermassefabrik Ohs-Bruk bis zum Staatsbahnhof Bor, gelegen an der Strecke Göteborg – Borås – Alvesta, als Museumsbahn auszubauen.
Diese 600 mm spurige Strecke wurde von 1907 bis 1910 gebaut. Die Bahnlänge betrug 15 Kilometer, die höchste Steigung 1:25 (40 ‰) und der kleinste Kurvenradius 80 Meter. Neben dem Güterverkehr von und zur Papierfabrik Ohs-Bruk gab es hier auch einen nichtoffiziellen Reiseverkehr. Die letzte der ehemals fünf Dampfloks verschwand bereits 1952 und wurde durch eine 1936 gebaute Diesellok ersetzt. Die letzten Güterzüge fuhren im Sommer 1967, die Transportleistungen übernahmen Lastkraftwagen. Die Strecke ist jedoch nicht abgebrochen worden.
Gleich nach Übernahme der Bahn durch den Verein begann die Instandsetzung. Viele Schwellen und Schienen wurden ausgetauscht. Außerdem entstanden u. a. ein neuer Lokschuppen und eine Werkstatt. Zum Bestand der Museumsbahn gehören fünf Dampfloks, eine Großdiesellok und viele kleine Diesel- und Benzinloks. Die Strecke führt vom Bahnhof Bor (168 m ü. NN) bis Ohs-Bruk (182 m ü. NN). Die Strecke führt durch ein reizvolles Waldgebiet, entlang am Südschwedischen Hochland. Der regelmäßige Verkehr wurde im Sommer 1972 aufgenommen. Seitdem verkehren die Züge laut Fahrplan sonnabends und sonntags von Mai bis Ende August. Die Bahn wird von Eisenbahnfreunden ausschließlich in der Freizeit ehrenamtlich betrieben. Die meisten sind keine Berufseisenbahner. Unsere Mitglieder haben inzwischen alle Schmalspurstrecken in der DDR kennengelernt. Übrigens gehört zum Fahrzeugpark der Ohs-Bruk-Kleinbahn seit 1976 auch die ehemalige DR-Lok 99 3310 der früheren Waldeisenbahn Muskau. Das Foto zeigt den Lokschuppen in Ohs-Bruk mit der Brigadelok (ex DR 99 3310), der Ty 3-195 (ex PUP), Lok 6 „Ohs" und eine Kleindiesellok (v. l. n. r.).
Text und Foto:
L.-E. Gustafsson, Olofström





Sonderfahrt zum 90.

Anläßlich des 90jährigen Bestehens der Waldeisenbahn Muskau fand auf Initiative der AG 2/26 des DMV am 29. Juni 1985 eine Sonderfahrt auf der Reststrecke von der Ziegelei Weißwasser zur Tongrube bei Mühlrose statt. Der Zug wurde von einer 1955 gebauten Diesellok gezogen. Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft hatten die Wagen dafür hergerichtet. Höhepunkt bildete ein Fotohalt auf dem Kreuzungsbauwerk mit DR-Strecke 200, das von einem Güterzug, gefahren von der 52 8003 des Bw Görlitz, unterquert wurde.
Text und Foto:
F. Tischer, Weißwasser

Elektrifizierung fortgeführt

Ungarn
Bis Ende 1985 soll die 181 Kilometer lange Strecke von Budapest nach Pécs voll elektrifiziert sein. Bereits Anfang des Jahres ist der Abschnitt zwischen Sárbogárd und Dombóvar vier Wochen vor dem geplanten Termin unter Strom gesetzt worden. Bereits Ende Mai 1985 wurde auf dem 33,4 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Vác im Donauknie und den nördlich von Budapest gelegenen Aszód der elektrische Betrieb aufgenommen. Dadurch können z. B. die Transitzüge in Nord-Süd-Richtung von der ČSSR nach Rumänien, die bis dahin über Budapest geleitet werden mußten, ihr Ziel auf direktem Wege erreichen.

Bulgarien
Von den 6 421 Kilometern des bulgarischen Eisenbahnnetzes ist gegenwärtig etwa ein Drittel elektrifiziert. Doch fast drei Viertel der Züge werden bereits schon von Elloks gezogen. Die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn wird vorrangig erhöht. Vor 15 Jahren war mit der beschleunigten Elektrifizierung begonnen worden. Von 1981 bis Ende 1985 sollen 700 Kilometer elektrifiziert und 400 Kilometer zweigleisig ausgebaut werden. Auf der meistfrequentierten Linie des Landes – von Sofia nach Plowdiw – wird bis zum Ende dieses Jahres die Installierung automatischer Anlagen abgeschlossen. Ab Januar 1986 soll dann die Strecke von Plowdiw bis zur südöstlichen Grenzstadt Swilengrad mit Fahrdrähten ausgestattet werden.

Italien
Die Strecken Metaponto – Castiglione Cosentino soll elektrifiziert werden. Sie verläuft nördlich von Cosenza durch Kalabrien und ist die kürzeste Verbindung zwischen Adriaküste und der Hauptstrecke nach Reggio di Calabria. Auch in Sizilien sollen mehr Strecken für den elektrischen Betrieb eingerichtet werden: Die Nord-Süd-Verbindung zwischen Fiumetorto und Porto Empedocle (103 km) sowie die Ost-West-Magistrale Catania – Bicocca – Caltanissetta – Canicatti (152 km).
me

Ing. Jörg Schulze (DMV), Brandenburg

Das ehemalige Eisenbahnwerk Kirchmöser

Zum heutigen Brandenburger Ortsteil Kirchmöser gehören mehrere Produktionsstätten, die ihren Ursprung in einem 1915 entstandenen Industriekomplex haben.
Bereits am 1. Mai 1904 erhielt das ehemalige Dorf Möser (heute Kirchmöser) bei Brandenburg eine Eisenbahnstation. Sie wurde Gränert genannt, da an der Strecke Berlin – Magdeburg bereits der Bahnhof Möser (bei Burg) existierte. Für die Einrichtung der Station Möser (bei Brandenburg) verpflichtete sich die gleichnamige Gemeinde zu folgendem:

- die von der Eisenbahn-Direktion geforderten 8000 Mark Baukosten zu zahlen,
- den erforderlichen Grund und Boden, etwa 10 a, kosten-, lasten- und schuldenfrei zur Verfügung zu stellen,
- einen Zufahrtsweg herzustellen und dauernd zu unterhalten und
- auf jegliche Rückgabe der Gelder sowie des Grund und Bodens zu verzichten.

Nahezu 50 Jahre lang hatten die Einwohner mit ansehen müssen, wie die Züge der Berlin-Magdeburger Bahn unmittelbar am Dorf vorbeifuhren. Die neue Haltestelle diente zunächst nur dem Reiseverkehr. Erst 1912 bewilligte die Eisenbahn auf Antrag den beschränkten Stückgutverkehr in der Station Gränert; die Kosten dafür in Höhe von 1400 M mußte die Gemeinde Möser übernehmen. Das ehemalige Stationsgebäude von Gränert ist heute noch vorhanden.

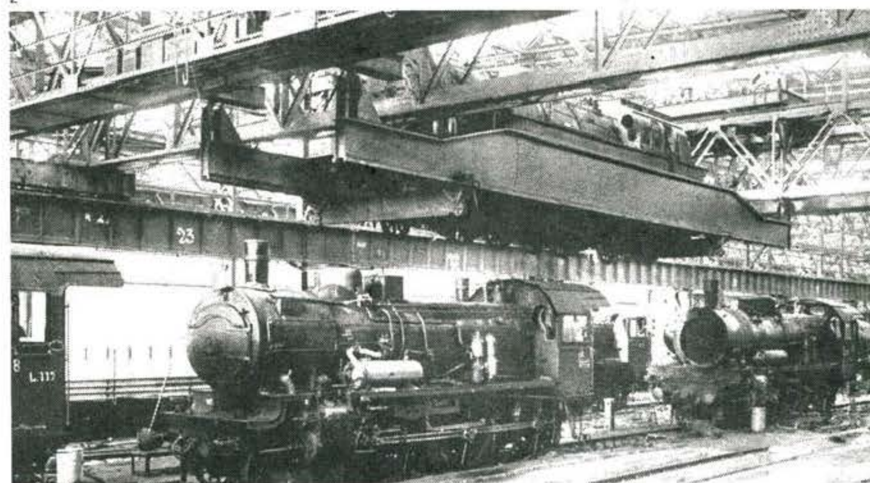
Vorgeschichte des Werkes

Der erste Weltkrieg brachte die Großindustrie unerwartet und schnell in das stille Dörfchen Möser. Durch den erheblich gestiegenen Munitionsbedarf wurde eine dritte staatliche Pulverfabrik notwendig. Diese sollte schleunigst Pulver in Höchstmengen liefern und auch die Grundstoffe Schießwolle, Nitroglyzerin und Trinitrotuluol herstellen. Für diese Zwecke wurde das Gelände am Plauer See in der Gemarkung Möser Anfang November 1914 ausersehen. So entstanden in den darauffolgenden Jahren auf einer 560 ha großen Fläche die „Militärisch-technische Institute bei Plaue". Dazu gehörten die Pulverfabrik und das Feuerwerklaboratorium. Etwa 400 Fabrikgebäude und 172 Wohnungen wurden errichtet. Das entstandene Großwerk stellte an den Reise- und Güterverkehr derart hohe Anforderungen, daß sich die Haltestelle Gränert als zu klein erwies. Deshalb wurde am Westausgang des Dorfes ein neuer Bahnhof erbaut, der am 1. Oktober 1916 eröffnet werden konnte. Er erhielt, um Verwechslungen mit Möser (bei Burg) auszuschließen, die Bezeichnung Kirchmöser. Seit dem führt auch die Ortschaft diesen Namen. Schnell war die Pulverfabrik errichtet worden, schneller aber noch kam ihr Ende. Nach Kriegsschluß, als noch längst nicht alle Anlagen fertiggestellt waren, mußte der Betrieb eingestellt werden. Einige Gebäude wurden abgebrochen, hochwertige Anlagen teilweise demontiert.

1



2



Am 23. Februar 1920 wurde das Werk durch die damalige Reichseisenbahnverwaltung vom Reichsschatzministerium als Rechtsnachfolgerin der Heeresverwaltung erworben. Gemäß einer Vereinbarung mit der Militärverwaltung mußten sieben Heeresbeamte, acht Angestellte und 493 Arbeiter übernommen werden. Bis zur Übernahme hatte das Werk unter der Aufsicht der Deutschen Werke Berlin gestanden, einer durch das Reich mit der Umstellung von Heeresbetrieben beauftragten Genossenschaft. Während dieser Zeit wurden die mechanischen Werkstätten bereits für die Ausbesserung von Eisenbahnwagen und Lokomotiven vorbereitet. Ab 1921 führte das Werk abweichend von der sonst üblichen Bezeichnung „Ausbesserungswerk" den Namen „Eisenbahnwerk Brandenburg-West", da Fahrzeugrevisionen nur eine der zahlreichen Aufgaben war. Trotz einiger durch die Inflation hervorgerufener Schwierigkeiten wurde der Bau eines separaten Lokomotivuntersuchungswerkes beschlossen und im Herbst 1922 auf dem Gelände des ehemaligen Feuerwerklaboratoriums begonnen. In diesem Werkteil wurde ab 1924 etappenweise die Arbeit aufgenommen. Am Jahresende 1924 waren rund 1000 Menschen in diesem seinerzeit modernsten deutschen Lokomotivunterhaltungswerk tätig. Zwischen Bahnhof Kirchmöser und Eisenbahnwerk verkehrte mehrmals täglich ein Werkpendelzug. Im Norden führte die ehemalige Brandenburg – Plauer Straßenbahn unmittelbar bis an das Werk.
Das Eisenbahnwerk war dem Direktionsbezirk Berlin unterstellt. Es gliederte sich nunmehr in Zentralwerk und Lokomotivwerk.

Das Zentralwerk

Das Zentralwerk hatte neben den der technischen Abteilung der Ausbesserungswerke zufallenden Arbeiten die Aufgabe, die umfangreichen Neu- und Umbauten der vielen Sonderwerkstätten in maschinentechnischer Sicht vorzubereiten und zu überwachen. Dem Zentralwerk oblag ferner die Leitung des großen Kraftwerks und der Zentralschule für Dienstanfänger.

Die Fertigungsabteilung des Zentralwerkes betrieb:
- eine Instandsetzungswerkstatt, in der auch Werkzeugmaschinen aufgearbeitet wurden;
- eine Sattlerei, Lackiererei und Tischlerei für den eigenen Bereich;
- eine Waschanstalt zum Waschen von Schutzanzügen, Bettwäsche, Handtüchern und Putzlappen auf Bestellung von Dienststellen;
- eine Zangenwerkstatt zur Herstellung der Einheitsfahrkartenlochzange für den gesamten Reichsbahnbetrieb, zum Umbau der alten Fahrkartenlochzangen, der Stempelpressen und Bleisiegelzangen einer ganzen Reihe von Direktionsbezirken und zur Herstellung von Einheitsbleisiegelzangen;
- eine Heizkupplungswerkstatt für die Instandsetzung der Heizkupplungen der Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Osten und Stettin;

3



4



1 Das ehemalige Stationsgebäude „Gränert" gibt es noch, wie dieses im vergangenen Jahr aufgenommene Foto beweist.
2 Ein Blick in die großzügig angelegte Werkhalle für die Lokomotivinstandsetzung des Eisenbahnwerkes Kirchmöser. In der sogenannten Fließreihe steht eine „P 8" und in der Krantraverse (oben) „hängt" eine T 14.
3 Während an der Werkhalle noch gebaut wird, werden bereits Lokomotiven instand gesetzt. Diese Aufnahme zeigt zwei Loks der preußischen Gattung T 9 vor der Werkhalle.
4 Das ehemalige Eisenbahnwerk, spätere RAW Brandenburg-West und heute Werk für Gleisbaumechanik, unterhält alle Gleisbaufahrzeuge der DR. Dieses Foto zeigt eine Schotterbettreinigungsmaschine vom Typ RM 74-U, hergestellt von der österreichischen Firma Plasser & Theurer.
Fotos: Verfasser (1 und 4), Sammlung Verfasser (2 und 3)

- eine Bürstenmacherei, in der ausschließlich Kriegsblinde tätig waren;
- eine Sauerstoffanlage zur Versorgung des eigenen Werkes sowie der Direktionsbezirke Magdeburg und teilweise von Hannover sowie Halle;
- eine Notlichtwerkstatt zur Bedarfsdeckung aller Reichsbahndirektionen mit Ausnahme von Bayern und Würtemberg;
- eine Gerätefabrik zur Herstellung und Ausbesserung von Schaffnerhandlaternen, Obenwagen-, Lokomotiv- und anderen Laternen sowie zur Ausführung sonstiger Klempnerarbeiten;
- eine Schraubenkupplungswerkstatt zur Aufarbeitung schadhafter Kupplungen des Direktionsbezirks Berlin;
- eine Feilenhauerei;
- eine Instandhaltungswerkstatt für Bahnmeisterwagen der Bezirke Berlin, Magdeburg und zum Teil Altona;
- eine Weichenwerkstatt zur Neufertigung und Aufarbeitung von Weichen der Direktionsbezirke Berlin, Osten, Stettin, Magdeburg und Halle;
- eine Schmiede mit einer dampfhydraulischen Schmiedepresse und einem Speziallaschenglühofen;
- eine Entölungsanlage für Schmierpolster zur Rückgewinnung von Öl;
- eine Auffrischanlage für Kleineisen des Oberbaus;
- eine chemische Versuchsabteilung, eine Gießereiversuchsabteilung und eine Werkstättenversuchsabteilung.

Das Lokomotivwerk

Zum Lokomotivwerk gehörten die lokomotivtechnische Abteilung, die Lokomotivbetriebsabteilung 1 und die Lokomotivbetriebsabteilung 2.
Noch mitten im eigentlichen Bau, am 1. Dezember 1923, nahm das Lokomotivwerk behelfsmäßig mit 300 Beschäftigten den Betrieb auf. Es beanspruchte aufgrund seiner geschlossenen Bauweise gegenüber dem Zentralwerk nur eine verhältnismäßig geringe Bodenfläche. Der Bau wurde im Frühjahr 1924 bis auf wenige Ausnahmen beendet. Das Lokomotivwerk bestand aus einer 310 m langen und 120 m breiten Halle, die in fünf Schiffen unterteilt war, und einer Kleinausbesserungswerkstatt in Form eines achtständigen Ringschuppens. Bei einer Beschäftigtenzahl von 1475 Eisenbahnern wurden beispielsweise im Jahre 1926 täglich rund 1,5 Lokomotiven einer Hauptausbesserung unterzogen. Dabei erfolgte die Lokaufarbeitung nicht mehr in einem Arbeitsstand, sondern im Fließverfahren, bei dem die Lok über Zerlegungs-, Rahmen- und Zusammenbaustände gelangte. Auch die Bearbeitung der Einzelteile unterschied sich von bisherigen Verfahren und wurde in fertigungsweise getrennten Unterwerkstätten vorgenommen. Ein besonderes Fristenverfahren gewährleistete den planmäßigen Durchlauf der Lokomotiven und ihrer Einzelteile. Im Jahre 1942 wurde das Lokomotivwerk demontiert, um in den besetzten Ostgebieten wieder aufgebaut zu werden. Das konnte jedoch durch den Verlauf des Krieges und durch Fehlleitungen der Maschinen- und Ausrüstungstransporte nicht mehr verwirklicht werden. Von 1939 bis 1942 war die die erste Rangierlok und einige Reise- gesamte Produktion für Kriegszwecke umgestellt worden. In dieser Zeit wurden hier verschiedene Fahrzeuge für den Kriegseinsatz hergerichtet und Panzerteile gebaut.

RAW Brandenburg-West

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde das Produktionsprofil des Werkes abermals geändert. Obwohl die Anlagen auf dem Territorium des Eisenbahnwerkes nicht zerstört worden waren, gab es zunächst ein wahres Durcheinander an Loks, Wagen und anderen Fahrzeugen sowie Teilen verschiedenster Art. Trotzdem konnten in den Werkstätten noch 1945 zugwagen aufgearbeitet werden. Anfang 1946 begann die Instandsetzung von Güterwagen. Gleichzeitig wurde das ehemalige Eisenbahnwerk im RAW Brandenburg-West umbenannt. Hier wurden dann später auch 25 Kohlenstaubtender der Bauart Wendler hergestellt. Das RAW konzentrierte sich nun auf

- den Umbau von Güterwagen nichtdeutscher Bauart,
- die Instandsetzung aller schienengebundenen Krane der DR (zuerst leichte Handkrane und Dampfkrane) und
- die zentrale Aufarbeitung von Oberflächenvorwärmern, Tragfedern, Heizkupplungen usw.

1958 erfolgte die Ausbesserung der ersten Oberbaumaschine.

Werk für Gleisbaumechanik

Im Jahre 1965 wurde das Raw der Reichsbahnbaudirektion unterstellt und erhielt den Namen „Werk für Gleisbaumechanik". Neben diesem Werk gibt es heute noch das Weichenwerk Brandenburg und einige kleinere Betriebe auf dem Gelände des ehemaligen Eisenbahnwerks. Im Werk für Gleisbaumechanik werden fast alle Gleisbaumaschinen und sämtliche Eisenbahndrehkrane der DR sowie einiger volkseigner Betriebe instand gesetzt. Es handelt sich hierbei um Produkte aus der DDR, der BRD, der UdSSR, der VR Polen der ČSSR und Österreichs. Die Palette reicht von Duomatic-Stopfmaschinen, über Schneeräumeinheiten bis zu Mehrzweckfahrzeugen des Typs MZ 102. Außerdem werden hier Wohn- und 1969 auch zwei Gleisbauzüge aus Me- Werkstattwagen verschiedener Ausführungen gebaut.
Seit 1982 gehört die ehemalige Lokwerkstatt Ketzin der früheren Osthavelländischen Kreisbahnen als Außenstelle zum Werk für Gleisbaumechanik.

Erich Preuß (DMV), Berlin und
Wolfram Wagner (DMV), Dresden

Auf schmaler Spur durch die ČSSR

Über Vergangenheit und Gegenwart der ČSD-Schmalspurbahnen

Daß ein Land wie die Tschechoslowakei nur wenige Schmalspurbahnen aufwies, mag zunächst verwundern. Die stark gegliederte Landschaft, die ausgedehnte Industrie und die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe (Zuckerfabriken, Sägewerke) hätten – vergleicht man ähnliche Verhältnisse in anderen Ländern – ohne weiteres den Bau und Betrieb öffentlicher Schmalspurbahnen gefördert. Zumal die übrigen Länder der ehemaligen österreich-ungarischen Monarchie eine Vielzahl Schmalspurbahnen besaß.

Sieht man von den Schmalspurbahnen der Slowakei ab (die Slowakei bildete erst 1918 mit Böhmen und Mähren die ČSR), so hat es in Böhmen und Mähren nur die in der Tabelle genannten öffentlichen Schmalspurbahnen gegeben. Nichtöffentliche Bahnen – wie in Mladějov, Kladno und Kolin – waren ebenfalls ziemlich rar.

Drei Ursachen sind für die geringe Anzahl schmalspuriger Bahnen zu nennen:

– Böhmen und Mähren waren vergleichsweise zu den anderen Kronländern der Monarchie Österreich-Ungarn reich; bei der verkehrlichen Erschließung brauchte der billige Ausweg auf die schmale Spur nicht beschritten zu werden.

– Wirklich gebirgige Gegenden (wie Bosnien oder die Alpen) gibt es nicht. So erforderte der regelspurige Ausbau kaum höhere Kosten.

– 1893 beschloß der böhmisch-mährische Landtag für den Bau von Lokalbahnen Darlehen zu gewähren, die mit nur vier Prozent zu verzinsen waren. Das war aber nur möglich, wenn die Bahn in Regelspur angelegt wurde. So entstand die Vielzahl regelspuriger Bahnen von geringer Bedeutung, in der Trassierung sehr einfach gehalten, also ohne aufwendige Kunstbauten.

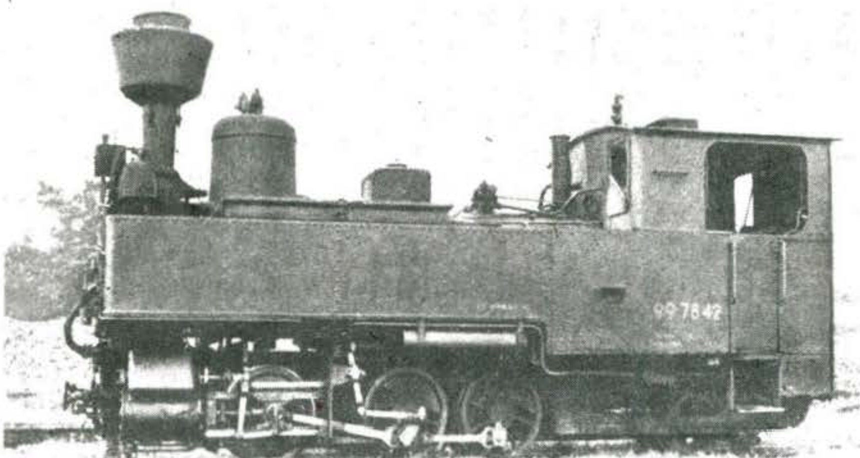
Sicherlich gab es Fälle, bei denen die Staatseisenbahn-Gesellschaft oder andere Bahngesellschaften von der eisenbahnseitigen Erschließung wirtschaftlich nicht so bedeutender Gebiete auf einen Verkehrszuwachs ihrer Regelspurstrecken hofften. In diesen wenigen Fällen wandte man sich von der Regelspur ab oder strebte die Verbindung mit einer benachbarten Schmalspurbahn an. Die Friedländer Bezirksbahn hatte bereits einen solchen Anschluß in Heřmanice (Hermsdorf) zur sächsischen Strecke Zittau – Hermsdorf (vereinbart im Staatsvertrag Sachsen/Österreich-Ungarn am 27. November 1898) erhalten. Sie wies als einzige Schmalspurbahn in Österreich-Ungarn die Spurweite der angrenzenden sächsischen Strecke von 750 mm auf!

Třemešna ve Slezsku – Osobloha

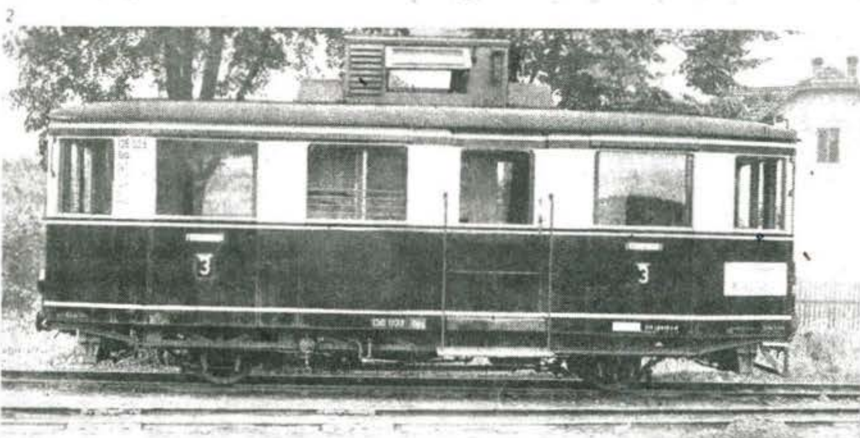
Als öffentliche Schmalspurbahnen werden jetzt nur, abgesehen von den bekannten elektrischen Meterspurstrecken in der Hohen Tatra, der elektrischen Strecke von Trenčianska Tepla und der Pioniereisenbahn bei Košice, die Strecken Třemešna ve Slezsku – Osobloha sowie Jindřichuv Hradec – Obrataň und Jindřichuv Hradec – Nova Bystřice betrieben.

Die 21 km lange Strecke Třemešna ve Slezsku – Osobloha (Röwersdorf – Hotzenplotz) wurde am 24. Dezember 1898 eröffnet, sie führt durch ausschließlich landwirtschaftlich genutztes Gebiet. So

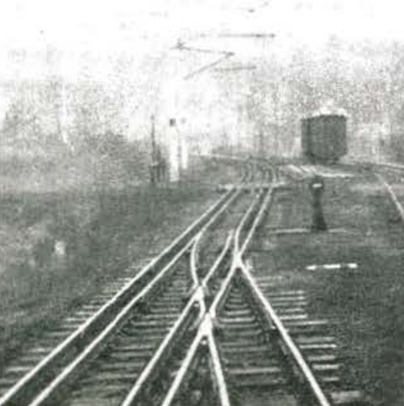
1



2



3



1 C1'2nt-Lokomotive 99 7842 (entspricht der österreichischen U-Reihe) in Hotzenplotz (nach 1945 Osoblaha) im Jahre 1942

2 Turmtriebwagen der ČSD, Reihe M 11, als DRG VT 136 003, in Hotzenplotz 1943

3 Hier mündet die Strecke von Obrataň in das schmalspurige Gleis von Nova Bystřice und in das Regelspurgleis von Jihlava (1982).

Fotos: Sammlung W. Umlauft, Erfurt (1 und 2), W. Wagner, Dresden (3)

Tabelle 1 Schmalspurbahnen der ČSD

Strecke	Spurweite (mm)	Fahrplan im ČSD-Kursbuch	Eröffnung	Bemerkungen (einschl. Stilllegungsdaten)
Jindřichuv Hradec – Obrataň	760	20 g	24. 12. 1906	in Betrieb
Jondřichuv Hradec – Nova Bystřice	760	20 h	1. 11. 1897	in Betrieb
Tremešna ve Slezsku – Osobloha	760	29 g	14. 12. 1898	in Betrieb
Trenčianska Tepla – Trenčianske Teplice	760	38 c	29. 7. 1909	in Betrieb
Frydlant Čechach – Heřmanice	750	—	25. 8. 1900	13. 1. 1976[1]
Ružomberok – Korytnica kupele	760	—	5. 6. 1908	28. 9. 1974
Poprad Tatry – Stary Smokovec[2]	1000	42	17. 12. 1908	in Betrieb
Stary Smokovec – Strsbke Pleso	1000	42	13. 9. 1912	in Betrieb
Stary Smokovec – Tatranska Lomnica	1000	42 a	16. 12. 1911	in Betrieb
Štrba – Štrbske Pleso	1000	42 e	31. 7. 1896 12. 2. 1970 neuer Trasse[3]	14. 8. 1932 auf teilweise
Ondrašov – Dvorce na Moravě	760	—	31. 12. 1898	14. 9.1933
Hronska Dubrava – Banska Štiavnica	1000	—	10. 8. 1873	28. 10. 1947
			umgebaut auf Regelspur, eröffnet 30. 10. 1949	
Smolnik – Gelnica	1000	—	27. 12. 1884	30. 4. 1965[4]
Pioniereisenbahn Čermel – Pionier	1000	40 k	21. 8. 1955	in Betrieb[5]
Slany – Kačice[6]	700	—	29. 11. 1908	31. 3. 1932

Fußnoten:
1) Rückbau gesetzlich noch nicht genehmigt
2) Als Ersatz für die erste und 1906 eröffnete Obuslinie Poprad – Stary Smokovec auf dem Territorium der heutigen ČSSR
3) Probebetrieb seit 23. Januar 1970
4) vom 20. Juni 1935 an Schienenersatzverkehr, vom 2. Juni 1936 an wieder Güterverkehr und seit 1943 wieder Reiseverkehr, 27. Mai 1961 Reiseverkehr eingestellt, 30. April 1965 Güterverkehr eingestellt
5) 1973 bis 1974 außer Betrieb
6) Eigentum der Zuckerfabrik Nestomice, ČSD-Betrieb auf Rechnung des Eigentümers

Tabelle 2 Fahrzeugeinsatz

Lokomotiven

kkStB Nr.	Hersteller/ Baujahr	weitere Bezeichnungen	Verbleib
Tremesna – Osobloha			
U 14	KrLi 3816/1898	U 37.004 1939: DR 99 7843	1)
U 15	KrLi 3817/1898	U 37.10	2)
U 16	KrLi 3818/1898	U 37.011	3)
U12	KrLi 3814/1898	U 37.002 1939 DR 99 7841	4)
U 13	KrLi 3815/1898	U 37.003 1939 DR 99 7842	+ 1961
U 32	KrLi 5048/1903	U 38.001 1938 DR 99 7816	5)
—	SLM 2207/1911	U 48.001	6)
Jindřichuv Hradec – Nova Bystřice/Obrataň			
—	KrLi 3638/1897	U 37.001 (ab 1924)	7)
—	KrLi 3639/1897	—	8)
—	KrLi 3640/1897	—	9)
U 33	BMMF 174/1906	—	10)
U 34	BMMF 175/1906	U 35.005	11)
U 41	BMMF 285/1908	U 37.006	12)
—	He 7930/1907	U 47.001	13)
—	Hoh 2788/1911	U 47.002	14)
—	Hoh 2793/1911	U 47.003	15)
—	He 7931/1907	U 47.004	16)
—	KrLi 4785/1902	—	17)
—	KrLi 4786/1902	—	18)
U 32	KrLi 5048/1903	U 38.001	19)

Fußnoten:
1) 1940–1942 Jindřichuv Hradec – Obrataň als Ersatz für M 11.006, 1944 nach Garsten (Steyrtalbahn)
2) 1918 zur PKP, 1928 zurückgekauft, als 37.010 Užhorod – Antalovce, 1939 MÁV 395.103 Verbleib 1945 unbekannt
3) Ondrašov – Dvorce, 1918 an PKP, 1929 zurückgekauft für Ružomberok – Korytnica, 1959 +
4) urspr. Ondrašov – Dvorce, 1933 nach Tremešna, 1938–1949 nach Ružomberok, 1958 + 1961
5) von Waldviertelbahn 1942 nach Jindřichuv Hradec, 1945 ČSD-Nummer und an Tremešna überg., 1958 +
6) 1931 von Čs.-Armee gekauft für Jindřichuv Hradec, umgebaut in Česka Třebova in 1'D1' und 1931/32 nach Tremešna, später Jindřichuv Hradec, 1939 Übergabe nach Gmünd als DR 99 1301
7) urspr. Betriebsnummer U 1 der MDJHNB, 1929 nach Užhorod, 1939 an MÁV als 395.101
8) urspr. Betriebsnummer U 2 der MDJHNB, 1918 an Steinbeisbahn
9) urspr. Betriebsnummer U3 der MDJHNB, 1918 an Steinbeisbahn
10) urspr. nur Jindřichuv Hradec – Obrataň, 1918 nach Trieste – Parenzo
11) urspr. nur Jindřichuv Hradec – Obrataň, 1930 nach Užhorod, 1939 MÁV 395.102
12) urspr. nur Jindřichuv Hradec – Obrataň, 1930 Ružomberok, 1941 an MÁV 395.104, 1944 Ružomberok, 1959 +, Lokdenkmal in Ružomberok
13) urspr. kkHB 391, 1920 von Čs.-Armee gekauft, 1959 Reserve abgestellt, 1964 +, 1966 an NTM Praha
14) urspr. kkHB 394, 1920 von Čs. Armee gekauft, 1959 abgestellt, 1961 Pioniereisenbahn Prešov, 1966 +, 1970 Lokdenkmal Prešov
15) urspr. kkHB 399, 1921 von Čs.-Armee gekauft, 1950 nach Tremesna, 1959 +
16) urspr. kkHB 392, 1929 von Čs.-Armee gekauft. 1944 Verbleib unbekannt
17) 1945 als DR 99 801 von Waldviertelbahn übernommen, 1950 an ÖBB zurückgegeben
18) 1940–1942 in Jindřichuv Hradec, als DR 99 802 von Waldviertelbahn, danach wieder Waldviertelbahn
19) siehe Tremešna – Osobloha

Triebwagen (M) und Motorloks (T)

Hersteller/ Baujahr	ČSD-Nummer	Bemerkungen
Kopřivnice 1928	M 11.001	urspr. Tremešna – Osobloha (1938 DR DivT 136.001), 1945 in Tremešna abgebrannt
Kopřivnice 1928	M 11.002	nach Tremešna – Osobloha geliefert (1938 DR CivT 136.002), 1945 in Tremešna zerst.
Kopřivnice 1929	M 11.005	für Jindřichuv Hradec (1938 DR CivT 136.003), 1938 nach Tremešna – Osobloha, 1945 vollständig zerstört
Kopřivnice	M 11.007	für Jindřichuv Hradec geliefert, fast nur nach Obrataň eingesetzt, 1948 nach Tremešna – Osobloha, 1948/49 +
Kopřivnice 1932	M 11.008	für Jindřichuv Hradec geliefert, fast nur nach Obrataň eingesetzt, 1946 nach Tremešna – Osobloha, 1949 +
Kopřivnice 1938	M 21.003	1939 nach Jindřichuv Hradec geliefert, von 1940 an in Betrieb nach Obrataň, 1961 abgestellt, 1965 Pioniereisenbahn Prešov, 1969 abgestellt, 1974 +
Kopřivnice 1938	M 21.004	Ablieferung und Einsatz wie M 21.003
Kopřivnice 63 725/1947	M 21.005	für Jindřichuv Hradec, etwa 1962 Umbau zum Beiwagen Ba/u 622, 1978 +
Kopřivnice 63 725/1947	M 21.006	von 1948 in Tremešna – Osobloha, 1959 Revision und Tausch des Nummernschildes in M 21.007, 1967 Umbau zum Beiwagen Ba/u 619, 1977 abgestellt für Museum
Kopřivnice 63 726/1947	M21.007	1948 in Tremešna – Osobloha, bei Revision 1959 Tausch des Nummernschildes in M 21.006, 1961 Umbau zum Beiwagen Ba/u 619, 1961 zur Waldeisenbahn Liptovsky Hradok, zur Zeit Museum Liptovsky Hradok (betriebsf.)
Kopřivnice 63 727/1948	M 21.008	Jindřichuv Hradec, 1960 +
Kopřivnice 63 728/1948	M 21.009	bis 1959 Jindřichuv Hradec, danach Beiwagen der Waldeisenbahn Liptovsky Hradok als M 21.003 (!!), von 1972 an als Ba/u 3, jetzt Museum Liptovsky Hradok
Škoda	–	zweiachsig; für Dienstfahrten in Trencianska Tepla
Deutz	T 25.001 und T 25.002	1945 aufgefunden, nach Jindřichuv Hradec geschickt, ohne Einsatz, 1948 nach Nordböhmen verschickt
ČKD ?/1959	T 29.004	1966 nach Jindřichuv Hradec, weiter zur Pioniereisenbahn Plzeň, Verbleib unbekannt
ČKD 2944/1954	TU 47.001	Jindřichuv Hradec, 1979 +
ČKD 2945/1954	TU 47.002	Jindřichuv Hradec, 1979 +
ČKD 2946/1954	TU 47.003	Jindřichuv Hradec, 1979 +
ČKD 2947/1954	TU 47.004	Jindřichuv Hradec, in Betrieb
ČKD 2948/1954	TU 47.005	Jindřichuv Hradec, in Betrieb
ČKD 2949/1954	TU 47.006	Jindřichuv Hradec, in Betrieb
ČKD 4087/1958	TU 47.007	Jindřichuv Hradec, 1965 Ružomberok, 1975 Jindřichuv Hradec, in Betrieb
ČKD 4088/1958	TU 47.008	Frydlant – Heřmanice, Motor von M 262.017 und M 262.026, 1981 Jindřichuv Hradec, umgespurt, in Betrieb
ČKD 4089/1958	TU 47.009	Jindřichuv Hradec, in Betrieb
ČKD 4091/1958	TU 47.011	Jindřichuv Hradec, in Betrieb
ČKD 4092/1958	TU 47.012	Jindřichuv Hradec, 1983 Revision
ČKD 4093/1958	TU 47.013	Tremešna, in Betrieb
ČKD 4094/1958	TU 47.014	Tremešna, in Betrieb
ČKD 4095/1958	TU 47.015	Jindřichuv Hradec, in Betrieb
ČKD 4096/1958	TU 47.016	Tremešna, in Betrieb
ČKD 4145/1958	TU 47.017	Tremešna, in Betrieb
ČKD 4146/1958	TU 47.018	Ružomberok, 1974 Jindřichuv Hradec, in Betrieb
ČKD 4147/1958	TU 47.019	wie TU 47.018
ČKD 4148/1958	TU 47.020	Ružomberok, 1974 Frydlant, 1981 Jindřichuv Hradec, in Betrieb
ČKD 4149/1958	TU 47.021	Ružomberok, 1974 Jindřichuv Hradec, in Betrieb

Legende

kkStB	k. u. k. österreichisch-ungarische Staatseisenbahn
KrLi	Krauss & Co, Linz
DRG	Deutsche Reichsbahn vor 1945
PKP	Polnische Staatseisenbahnen
MÁV	Ungarische Staatseisenbahnen
SLM	Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur
BMMF	Erste Böhmisch-Mährische Maschinenfabrik Prag
He	Henschel Sohn Kassel
kkHB	k. und k. österreichisch-ungarische Heeresfeldbahn
NTM	Technisches Nationalmuseum Prag
CKD	Českomoravska-Kolben-Danek
Hoh	Hohenzollern, A.-G. für Lokomotivbau Düsseldorf
+	ausgemustert

transportierte diese Bahn vor allem Erntegüter, Dünger und Baumaterial. Heute hat sie allenfalls für den Schüler- und Berufsverkehr Bedeutung. Es verkehren von Třemešna ve Slezsku nach Osobloha acht Reisezüge, in der Gegenrichtung sieben. Nachts fährt noch ein Güterzugpaar.
Anfangs wurden Dampflokomotiven der Reihe U 14 eingesetzt. Bekannt wurde der schon 1932 in Kopřivnice gebaute Turmtriebwagen der Reihe M 11; ihn löste nach 1945 ein vierachsiger Triebwagen der Reihe M 21.09 ab. 1958 kamen die ersten dieselelektrischen Lokomotiven der Reihe TU 47 auf dieser Strecke zum Einsatz.
Die Reisezugwagen sind stets innerhalb der ČSD-Strecken ausgetauscht und mitunter an slowakische Waldeisenbahnen abgegeben worden. Bis in die 70er Jahre gab es noch Wagen sächsischer Baumuster; jetzt sind ausschließlich Neubauwagen der Gattung Balm/u in Betrieb. Für den Güterverkehr stehen Rollwagen bereit.
Die Anreise zu dieser Bahn ist etwas aufwendig. Bequemer erreicht man die beiden von Jindřichuv Hradec ausgehenden Strecken in Südböhmen.

Jindřichuv Hradec – Nova Bystřice

Für sie beantragte 1894 der Landesausschuß zur Ausgestaltung und Förderung des Lokalbahnwesens in Böhmen beim Landtag 115 000 Gulden, ohne zu erwähnen, daß diese schmalspurig ausgeführt werden sollen. Der Landtag erteilte im Jahre 1895 die Konzession Nummer 17. Die Staatseisenbahn-Gesellschaft ließ sie dann in 760-mm-Spur, und zwar die 33 km lange Strecke nach Nova Bystřice nach sächsischen, die nach Obrataň nach österreichischen Baunormen anlegen.
Da man von Jindřichuv Hradec ausgehend zunächst die Talsohle des Zirovnice nutzte und dort bereits die Regelspurstrecke (Jihlava–)Horni Cerekev–Veseli nad Lužnici lag, kam es zu einer technisch interessanten Lösung. Das Schmalspurgleis wurde in das Regelspurgleis verlegt, die Züge nach Obrataň verlassen in km 2,0 das Gleispaar über eine Kombination von schmalspuriger Weiche und Kreuzung. Nach Nova Bystřice wird das Regelspurgleis in km 3,0 der Abzweigstelle Handov über eine Gleiskreuzung verlassen. Diese Abzweigstellen sind signalmäßig (auch mit Vorsignal) gesichert. Eine solche Gleiskreuzung befindet sich gleichfalls in Jindřichuv Hradec, wo die Gleise vom Schmalspurteil (Lokomotivschuppen, Rollbockgrube, Abstellgleise, Schmalspurbahnsteig) in die Regelspurstrecke münden.
Die am 1. November 1897 eröffnete Strecke nach Nova Bystřice verläuft in der südböhmischen Teichlandschaft meist durch den Wald. Es verkehren nur zwei gemischte Zugpaare sowie ein Zugpaar Jindřichuv Hradec–Kunžak während der Sommersaison. Der eine Reisezugwagen wird am Zugschluß eingestellt. Oft kommen bis zu zehn Güterwagen auf Rollböcken und die Bremswagen hinzu, da die Rollböcke nicht gebremst werden können. Auf Unterwegsbahnhöfen wird häufig rangiert. Die Nähe des Endpunktes Nova Bystřice (Holzlagerplatz!) zum Endpunkt Litschau der am 4. Juli 1900 eröffneten niederösterreichischen Waldviertelbahn unterstreicht den Verbindungsgedanken beim Bahnbau. In Litschau waren damals die Gleisanlagen für diese Verlängerung hergerichtet worden.

Jindřichuv Hradec – Obrataň

Wesentlich schrofferen Charakter weist die 1904 konzessionierte und am 24. Dezember 1906 eröffnete 46 km lange Strecke nach Obrataň auf. Die Bahn bleibt bis Kamenice nad Lipou im Tal der Kamenice, windet sich jedoch bei Neigungen bis 22 Promille (auf 2,9 km Länge!) zum höchsten Punkt der Strecke bei Křeč (670 m über NN).
Weitgestreckte, aber ebenso enge Gleisbögen, zum Teil in offener Landschaft, sind begehrte Fotomotive für Eisenbahnfreunde.
Es verkehren sechs Züge zwischen Jindřichuv Hradec und Obrataň, fünf in der Gegenrichtung. Hinzu kommen zwei Zugpaare von Obrataň nach Kamenice bzw. ein Zugpaar Jindřichuv Hradec–Kamenice sowie ein Werktagszugpaar Kamenice–Černovice, außerdem ein Gmp-Paar Kamenice–Černovice.
Im Reiseverkehr fahren nur die Lokomotive und ein, allenfalls zwei Balm/u-Wagen. Der Güterverkehr auf Teilstrekken ist beachtlich; transportiert werden Ton, Kies, Stückgut, Holz und Kohle. Kamenice ist mit ausgedehnten Gleisanlagen der betriebliche Mittelpunkt dieser Strecke. Im Lokomotivschuppen ist eine TU 47 stationiert.
In Obrataň endet die Bahn neben der Regelspurstrecke, auch hier befindet sich eine Rollbockgrube.
Die Obrataňer Strecke läßt sich mit der Harzquerbahn vergleichen, wenn es auch hier seit 1961 nicht mehr dampft. Diesellokomotiven der Reihe TU 47 haben seitdem den Reise- und Güterverkehr übernommen. Bis in die 50er Jahre fuhren vierachsige Dieseltriebwagen der Reihe M 21.09. Sie wurden an die slowakische Waldeisenbahn Liptovsky Hradok abgegeben.
Die Reisezugwagen lieferten sächsische Waggonbauanstalten. Zuerst waren es Zweiachser, in den 30er Jahren dann Vierachser. Letztere wurden bis in die 70er Jahre verwendet. Die Wagen kamen außerdem von österreichischen und böhmischen Waggonbauanstalten (insbesondere Ringhoffer), nach 1945 vierachsige Personenwagen aus Kopřivnice. Ein Teil dieser Wagen stand bis in die 70er Jahre abgestellt in Jindřichuv Hradec und in Obrataň.
Nach 1938 (Münchener Diktat zur Abtretung des „Sudetenlandes", 1939 Protektorat Böhmen und Mähren) unterstanden beide Strecken der RBD Wien, und es setzte ein reger, heute nicht mehr nachvollziehbarer Fahrzeugaustausch ein. So verschlug es die DR-99 801 (ex NÖLB Uv 1) und DR-99 7816 (ex U 38 001, ex 48 001) hierher; die 99 801 wurde am 28. Dezember 1950 an die ÖBB (298.205) zurückgegeben. 1945 stand die B+B-Malletlokomotive (Henschel 7930/1906) ČSD 47 001 in Jindřichuv Hradec. Einst war sie an die Serbische Staatseisenbahn geliefert worden, wurde vom Militär erbeutet, als CES 391 eingereiht, bekam bei der SDT die Nummer 13001, bei der JDŽ die Nummer 90-001 und gelangte 1945 in drei gleichartige Maschinen in der ČSR und wurde in das ČSD-Schema als U 47-001 (–004) aufgenommen. Heute steht sie auf dem Hof des Technischen Museums in Prag.
Wer die genannten Strecken bereist, sollte sich beim Fotografieren einige Bahnhofsgebäude einschließlich der Nebenanlagen in altösterreichischer Manier nicht entgehen lassen, wie in Nova Bystřice, Lovětin, Obrataň, Černovice, Chvalkov, Kamenice, Nova Včelnice, Včelnicka, Kunzak oder Blažejov.

4 Kreuzung im Bahnhof Ružomberok-Jazierce der Strecke Ružomberok – Korytnica Kupele am 5. Mai 1973

5 Personenzug fährt in Obrataň ein (September 1970)

6 Zug nach Nova Bystřice beim Betanken in Jindřichuv Hradec (September 1970)

7 Bahnhof Kamenice nad Lipou an der Stecke Jindřichuv Hradec – Obrataň

Fotos: E. Preuß, Berlin

4



5

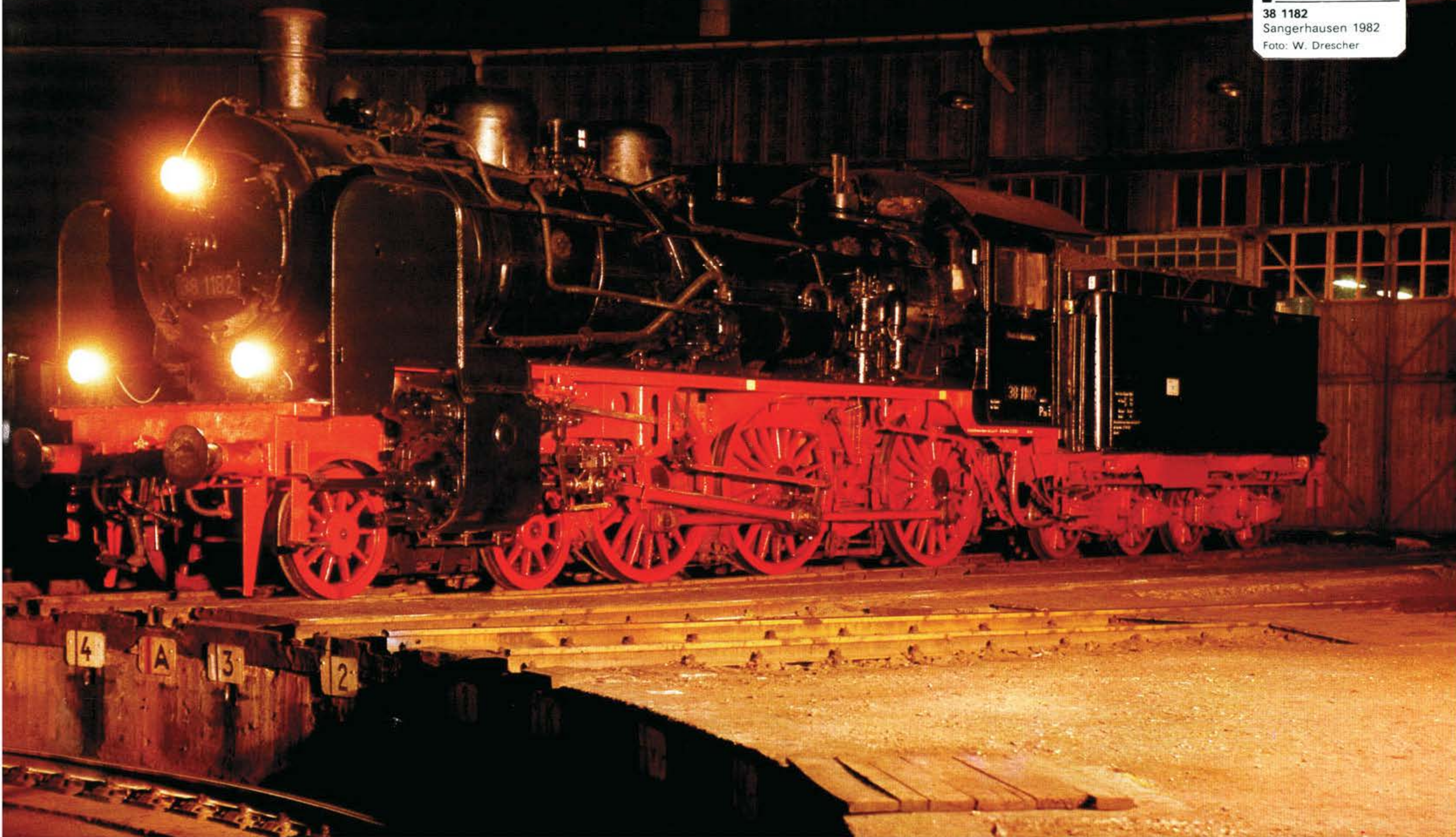


6



7




modell
eisenbahner
poster
38 1182
Sangerhausen 1982
Foto: W. Drescher
38 1182

kurzmeldungen

Lok-einsätze

Bw Eberswalde
Lokbestand: 50 3648 (Hzl), 52 8031 (k), 52 8132 (E), 52 8133 (k), 52 8155 (k); als Hzl an Bw Neubrandenburg wurde 52 8112 am 5. August abgegeben. Eberswalde setzt nur noch eine 52.8 für den Plandienst ein.
KBS 176: Ebw 17.18 (Dg 51 589), Fko 21.45, Fko 1.47 (Dg 51 248), Ebw 4.17. Zwischen 5.00 und 16.00 Dispolok, ggf. Sonderleistungen.
KBS 920: Zweimal täglich fährt Bw Angermünde Ebw an. Ebw ab 13.55 (Dg 54 520) und 21.16 (Dg 54 510).
Legende: Ebw – Eberswalde, Fko – Frankfurt/O.
Wege (Mitte Oktober)

Bw Dresden
Am 30. August 1985 wurde 50 2407 zur Verschrottung in das Raw „Einheit" Leipzig-Engelsdorf überführt. Ergänzend zur Veröffentlichung im „me" 2/1985, S. 4: „z-Park seit 10. 01. 85, Ausmusterung genehmigt am 24. 07. 85, zerlegt 09.85 im Raw Lpz.-Engelsdorf."
Sta. (Mitte Oktober)

Bw Nossen
Lokbestand: 50 1002 (E), 50 3536 (E), 50 3540 (k), 50 3581 (Hzl), 50 3603 (E)
Umlauf 1: Nos (62308) 5.00, 6.00 Rie (62309) 7.00, 8.00 Nos (P 4733) 10.07, 10.38 Mei (61348) 11.20, 12.20 Nos 13.30, 14.20 Dö (P 7768) 15.27, 16.00 Gro (P 7773) 16.27, 17.07 Dö (P 7774) 18.17, 18.34 Lei (P 7777) 18.51, 19.09 Dö.
Umlauf 2: Gro (62323) 7.10, 8.22 Dö (61345) 10.10, 10.25 Roß 10.45, 11.00 No (62310) 14.10, 15.50 Rie (73349) 17.10, 17.36 Weiß (73348) 18.48, 19.00 Rie.
Legende: Nos – Nossen, Rie – Riesa, Mei – Meißen, Dö – Döbeln, Gro – Großbothen, Lei – Leisnig, Roß – Roßwein, Wei – Weißig.
Rei. (Anfang Oktober)

Hinweise zu „me" 9/85, S. 8
Bw Seddin
Dem Bw Seddin stehen selbst keine Dampflokomotiven zur Verfügung. Zu Heizzwecken werden in der Wagenausbesserungsstelle Seddin des Bww Seddin folgende Dampflokomotiven genutzt, nachdem seit dem vergangenen Jahreswechsel das Heizhaus in Seddin nicht mehr in Betrieb ist: PMH 1 und PMH 2 (Umbau aus 44 0053 und 0090), Dsp 44 0221 und Dsp 44 0305 (ex Bw Frankfurt [O.] – auch Rostfeuerung, z. Z. beide im Raw Meiningen), andere Lokomotiven stellt das Bw Wustermark zur Verfügung (u. a. 44 1601, 52 8170 , 52 1662 – z. Z. Raw Meiningen). Dagegen gehört die 52 8178 zum Einsatzbestand des Bw Brandenburg (dieses Bw fährt den Bahnhof Seddin täglich noch mit zwei Dampflokomotiven an).
G. H.

Bw Karl-Marx-Stadt
KBS 400: Zwischen Döbeln Hbf und Karl-Marx-Stadt Hilbersdorf wurden im September täglich sechs N mit 50.35 gefahren (50 3628, 50 3680, 50 3690). Dö 6.00 (62 333), 6.20 Wa 6.57, 7.20 Mi 9.04, 9.30 Hdf; Dö 10.55 (62 335), 11.13 Wa 11.57, 12.21 Mi 13.43, 13.58 Oli 14.37, 14.52 Hdf; Hdf 12.00 (64 336), 12.22 Oli 12.39, 12.42 Mi 14.22, 14.42 Wa 16.04, 16.19 Dö.
Legende: Dö – Döbeln, Wa – Waldheim, Oli – Oberlichtenau, Mi – Mittweida, Hdf – Hilbersdorf, N – Nahgüterzug
Oer (Mitte Oktober)

Abgaben von Dampflokomotiven
Folgende Maschinen wurden von ausländischen Interessenten übernommen: 03 2155 (nicht 2157!) und 95 0009 (November 1984), 99 4631 (Januar 1985), 01 0509 (Juli). Die Maschine 01 0509 befand sich vorher zur Hauptuntersuchung im Raw Meiningen.
H. G.

Bw Aue
KBS 416: Ergänzung zum Dampflokomotiveinsatz durch das Bw Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf: Ab 29. September verkehren für P 9675/9672 im Dampflok-Umlauf (BR 50) die Nahgüterzüge 61971/61970. Aue 13.30, 14.35 Schw 14.53, Mar 14.07, 15.17 ABsü 16.17, 16.42 Schb 17.01, Mar 17.19, 17.27 Grü 17.48, 18.13 Aue.
Legende: Schw – Schwarzenberg, Mar – Markersbach, ABsü – Annaberg-Buchholz Süd, Schb – Scheibenberg, Grü – Grünstädtel
G. H. (Anfang Oktober)

1





1 In den Wintermonaten dieses Jahres wurde die ehemalige Görlitzer Heizlok 50 0031 dem Bw Elsterwerda zur Zerlegung zugeführt. Die Aufnahme zeigt die Lokomotive im März; damals waren die Verschrottungsarbeiten bereits zügig vorgenommen worden.

2 Kein Trick! Die „unendliche" Kontrollziffer an der Rauchkammertür dieser Harzquerbahnlok war eher ein Karnevals-Scherz des Malers, denn dieses Foto gelang am 11. 11. 1982 auf dem Dreischienengleis des Raw Görlitz.

Fotos: M. Reimer, Berlin (1); W. Rettig, Görlitz (2)

Bw Lutherstadt Wittenberg
Lokbestand: 52 8034, 52 8060, 52 8120, 52 8174
Umläufe: Fak 2.58 – Wb 6.45 (66670), Wb 11.32 – Fak 14.22 (55673), Fak 17.04 – Wb 21.05 (66674); Wb 3.00 – Rg 5.25 (66690), Rg 6.43 – Pie 7.13 (66663), Pie 8.40 – Wb 9.27 (66653), Wb 10.26 – Rg 14.00 (66692), Rg 15.30 – Cg 15.52 (66695), Cg 16.36 – Wb 17.58 (66655), Wb 19.12 – Rg 21.56 (66696), Rg 23.15 – Cg 23.38 (66697); Cg 0.16 – Wb 1.28 (66651), Wb 8.05 – Pie 8.15 (Lzz), Pie 8.50 – Wb 9.05 (55001), Wb 9.59 – Jü 13.25 (60676), Jü
Legende: Fak – Falkenberg, Wb – Lu.Wittenberg, Rg – Roßlau, Pie – Piesteritz, Cg – Coswig, Jü – Jüterbog
Am 15. Dezember 1985 sollen letztmalig Planleistungen mit Dampflokomotiven des Bw Lutherstadt Wittenberg verkehren.
G. H. (Mitte Oktober)

Zerlegungen
Januar: 50 0004 K[x], 50 0012 Z, 50 0029 B, 50 0033 B, 50 0043 B, 50 0048 B[y], 50 0069 H, 44 0104 L (x – Kessel überführt zur Rohrgewinnung ins Bw Halberstadt, y – Lok zur endgültigen Zerlegung nach K überführt)
Februar: 50 0021 M, 0032 Pw, 0035 Pr, 0036 Eb, 0058 Gb
März: 50 0031 Ew, 0044 M, 0046 M, 0063 M, 0070 R
Mai: 01 2114 M, Dsp 58 1282 (VEB) D
Juli: 50 0038 M, 52 3204 Cs, 41 1033 Bw Oebisfelde
August: 50 0013 M, 0020 M, 0023 M, 0039 K, 0048 K
September: 03 0020 Pu, 50 0005 M, 52 8098 (nach Unfall) M, 52 8101 M
als Überhang für *Oktober:* 86 1737 (Ersatzteilspender), 95 0032 M, 95 0040 M
Die Zerlegung der 52 2723 (nach Unfall) wurde im März 1985 begonnen und noch nicht zu Ende geführt.
Legende: Z – TE Zwickau des Bw Reichenbach, B – Stahlwerk Brandenburg, BT des Raw Potsdam, H – Raw Halberstadt, K – Raw Karl-Marx-Stadt, M – Raw Meiningen, Pw – Bw Pasewalk, Pu – TE Putbus des Bw Stralsund, D – Dresden (VEB), Pr – TE Prenzlau des Bw Pasewalk, Ew – Elsterwerda, Gb – TE Wilhelm-Pieck-Stadt Guben des Bw Cottbus, Cs – Raw Cottbus, R – Bw Reichenbach, Eb – Obw Eberswalde, L – Raw Leipzig, St – Raw Stendal
G. H.

Dr. Georg Thielmann (DMV), Erfurt und Dipl.-Ing. oec. Hermann Lohr (DMV), Weimar

Die Fahrkarte (2. Teil)

Vom Billet zum Fahrausweis aus einem mikrorechnergesteuerten Schalterdrucker

Die Wagenklassen und ihre Farbe

Die Entwicklung der Wagenklassen hat die Gestaltung der Fahrkartenmuster wesentlich beeinflußt.

Bei den deutschen Eisenbahnen hatte sich anfangs durchweg ein Drei-Klassen-System herausgebildet. Um für ein geringeres Fahrgeld die Fahrt mit der Eisenbahn zu ermöglichen, wurde bereits im Jahre 1856 bei den Preußischen Staatseisenbahnen die 4. Wagenklasse eingeführt. Waren die 1. und 2. Wagenklasse Polsterklassen, so wurde die 3. Wagenklasse die Einheitsklasse genannt, und die 4. Wagenklasse bot den Reisenden noch nicht einmal eine Sitzgelegenheit. Im Volksmund nannte man die 3. Wagenklasse „Hoppla"und die 4. „Poppla". Aber auch noch andere Bezeichnungen, wie z. B. „Kälberwagen" waren im Gebrauch.

Innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen kam eine Einigung in der Auswahl der Kennfarben wie folgt zustande:

1. Wagenklasse gelb; 2. Wagenklasse grün; 3. Wagenklasse braun; 4. Wagenklasse grau.

Nach der Fahrkartenmustersammlung war als Vorschrift vorgegeben, daß die Farben möglichst hell sein sollen. Die farbliche Unterscheidung der Fahrkarten nach den einzelnen Tagen der Woche ist auf die Unterscheidung nach der Wagenklasse übergegangen.

Bei der Festlegung der Kennfarben für die Wagenklassen hat die Farbe der Personenwagen Pate gestanden. Der gelbe oder der ebenfalls angewendete orangegelbe Streifen an den Wagen für die Polsterklasse hat sich bis in unsere Tage erhalten.

Es wurden auch kombinierte Fahrkarten für die 4. und 3. Wagenklasse ausgegeben. Sie erhielten je zur Hälfte die Kennfarbe grau und braun (Abb. 1). Das ergab sich im Verkehr mit den Eisenbahnverwaltungen, die die 4. Wagenklasse nicht eingeführt hatten. Andere Fahrkartenmuster waren in der Kennfarbe grau für die 4. Wagenklasse gestaltet und enthielten einen zusätzlichen Vermerk für die Benutzung der 3. Wagenklasse auf bestimmten Strecken (Abb. 2).

Infolge der einsetzenden Inflation machte sich mit der ständig sinkenden Kaufkraft eine immer stärkere Abwanderung der Reisenden in die unteren Wagenklassen bemerkbar. Die Polsterklassen wurden nicht mehr ausreichend besetzt, und die Wirtschaftlichkeit blieb aus. Daher liefen in den Zügen meist eine größere Anzahl schlecht besetzter ren, eine Neuordnung der Wagenklassen vorzunehmen.

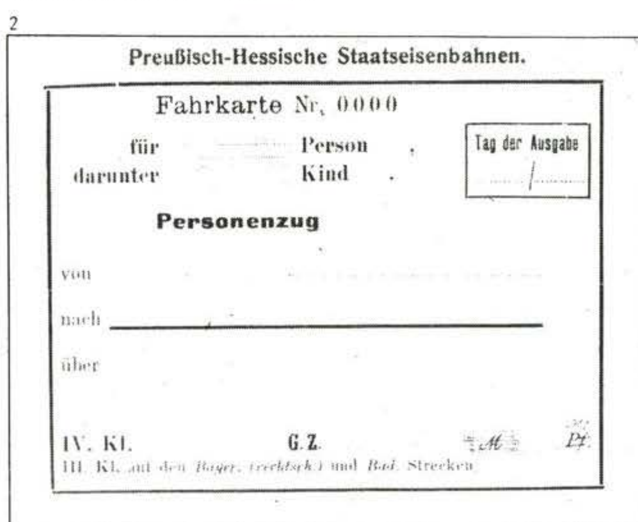
Die Reisezüge führten nur noch zwei Wagenklassen, die 1. und die 2. Klasse. Die Fahrkarten-Kennfarbe für die 1. Wagenklasse wurde grün und die für die 2. Wagenklasse braun.

Im Jahre 1971 ist dann die farbliche Kennzeichnung der Fahrkarten nach der Wagenklasse aufgehoben worden. Die Fahrkarten waren von nun an in der Grundfarbe weiß.

Aus der Fülle der entstandenen Fahrkartenmuster sollen im folgenden einige ausgewählte Muster näher behandelt werden.



1 Edmonsonsche Fahrkarte, gültig in der 4. Wagenklasse auf den Strecken der Preußischen Staatseisenbahnen und in der 3. Wagenklasse auf den Strecken der Hessischen Staatseisenbahnen



2 Blanko-Fahrkarte, gültig in der 4. Wagenklasse auf den Strecken der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und in der 3. Wagenklasse auf den Strecken der Bayrischen Staatseisenbahnen rechtsrheinisch und den Strecken der Badischen Staatseisenbahnen

Wagen. Nun sollte die Anzahl der Wagenklassen vermindert werden. In wagenbaulicher und betrieblicher Hinsicht bestand zwischen den Reisezugwagen der Holzklasse schon kein Unterschied mehr, nachdem ab 1920 schrittweise auch die Wagen der 4. Klasse durchweg mit Sitzplätzen ausgerüstet worden waren. Der Charakter der „Stehklasse" war damit nicht mehr gegeben.

Aus all diesen Gründen wurde 1928 die Zahl der Wagenklassen vermindert. Mit dem Wegfall der 4. Wagenklasse bestanden fortan nur noch drei Wagenklassen. An der farblichen Gestaltung der Fahrausweise für die noch bestehenden Wagenklassen wurde nichts geändert.

Bis zum Sommerfahrplan 1956 blieb diese Klasseneinteilung bestehen. Zu diesem Zeitpunkt wurde vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) der Beschluß gefaßt, in sämtlichen europäischen Ländern, deren Eisenbahnverwaltungen Mitglied des Verbandes wa-

Fahrkarte auf Zeit

Abweichend vom allgemeinen Grundsatz der Gültigkeit der Fahrkarten zur einmaligen Fahrt oder zur Hin- und Rückfahrt gab es Fahrkarten, die während eines bestimmten Zeitraumes zu beliebig häufigen Fahrten zwischen zwei Orten Gültigkeit hatten. „Abonnements-Karten" waren einen Monat bis zwölf Monate gültig. Die Karten wurden zum ermäßigten Preis unter Anwendung eines Benutzungs- und Entfernungsrabattes ausgegeben. Sie hatten ein durchweg unterschiedlich größeres Format (Abb. 3). Das Muster der „Allgemeinen Zeitkarte" wurde bis etwa 1895 verwendet. Danach wurden die Zeitkarten näher bezeichnet, z. B. Schülermonatskarten und Schülerwochenkarten. Innerhalb der Zeitkarten hat die Arbeiterwochenkarte eine besondere Entwicklung genommen. Diese Karten wurden etwa seit 1870 bei den deutschen Eisenbahnen ausgegeben. Mit diesen Karten war eine sehr hohe Ermäßigung verbunden. Sie unterstützte die Heran-

führung der Arbeitskräfte in die Industriezentren, um den sprunghaft anwachsenden Bedarf abzudecken. Die Gültigkeit der Karten war für sechs Werktage mit einer täglich einmaligen Hin- und Rückfahrt festgelegt (Abb. 4). Später wurden auch Fahrten in nur einer Richtung mit einem besonderen Fahrkartenmuster zugelassen. Nur für kurze Zeit, in Auswirkung des ersten Weltkriegs, gab es von 1919 bis 1925 keine Arbeiterwochenkarten. In dieser Zeit kam eine allgemeine Wochenkarte für die 4. Wagenklasse zur Anwendung. Durch die kapitalistische Wirtschaftskrise wurde 1923 bekanntlich im verstärkten Maße die Kurzarbeit eingeführt. Diejenigen, die nur an einzelnen Tagen in der Woche beschäftigt werden konnten, erhielten eine Kurzarbeiterwochenkarte (Abb. 5). Die Karten berechtigten zu drei Hin- und Rückfahrten in der Woche zwischen dem Bahnhof am Arbeits- und dem Bahnhof am Wohnort. Der Preis der Karten entsprach der Hälfte des Preises einer Arbeiterwochenkarte und orientierte sich damit am geringeren Einkommen der Kurzarbeiter.

Später wurden die Karten auch noch für vier und fünf Hin- und Rückfahrten ausgegeben.

Für eine ganze Reihe von Fahrpreisermäßigungen im Arbeiterberufs- und Schülerverkehr werden auch heute noch Zeitkarten ausgegeben. Seit Jahren stabil niedrige Preise heben diese Fahrkarten besonders hervor.

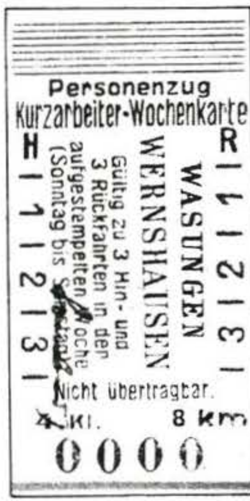
3


Eisenbahn-Directions-Bezirk Erfurt
Zeit-Karte No.
Zweite Wagenklasse.
zur Fahrt zwischen
und
auf die Zeit vom
bis einschließlich
für
Kaution: Zehn Mark. Preis M. Pf.
den
Königl. Eisenbahn-Betriebsamt
Diese Karte ist jederzeit auf Verlangen des Zugpersonals vorzuzeigen.
Eigenhändige Unterschrift des Inhabers:
Verlängerungs-Vermerk:

4


Arbeiterwochenkarte
Gültig zur je einmaligen
Hinfahrt
an 6 aufeinander folgenden
Arbeitstagen
DACHRIEDEN
MÜHLHAUSEN i.Th.Pr.St.E
Nicht übertragbar
IV.Kl. 0,50 M
0000

5


Personenzug
Kurzarbeiter-Wochenkarte
H R
WASUNGEN
WERNSHAUSEN
Gültig zu 3 Hin- und 3 Rückfahrten in der aufgestempelten Woche (Sonntag bis Sonnabend)
Nicht übertragbar.
4. Kl. 8 km
0000

3 Klappdeckel-Karte, Innenseite

4 Arbeiterwochenkarte für sechs Hin- und Rückfahrten

5 Kurzarbeiter-Wochenkarte für drei Hin- und Rückfahrten

Fahrkarte mit Lichtbild

Bei der Inanspruchnahme von Zeitkarten waren sich die Eisenbahnen wegen der hohen Ermäßigung nie so recht sicher, ob die Karten auch wirklich nur von den Inhabern benutzt würden. Eine Mehrfachbenutzung konnte nicht ausgeschlossen werden, auch nicht durch intensive Kontrollen in den Zügen. Für Zeitkarten ist charakteristisch, daß sie gegenüber anderen Fahrkarten über kürzere Strecken gelöst werden.

Die Eisenbahn-Generaldirektion Dresden hat in diesem Zusammenhang bereits Anfang 1921 umfangreiche Untersuchungen vorgenommen. Dabei wurde eine rapide Abnahme der gelösten Fahrausweise über kürzere Strecken festgestellt. Dazu hatte der Eisenbahn-Obersekretär Müller aus Dresden eine Idee, die zu einer – später patentierten – Erfindung führte; die Zeitkarte mit einem Lichtbild im Blechrahmen. Mit diesem Blechrahmen waren Fahrkarte und Lichtbild fest miteinander verbunden (Abb. 6).

Die Eisenbahn-Generaldirektion Dresden und die Eisenbahndirektion Erfurt hatten bis 1924 das Verfahren einer eingehenden praktischen Erprobung unterzogen. Danach wurde von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft der Lichtbildzwang für Zeitkarten eingeführt. Diese Form war einmalig und zeigte einen Versuch der Eisenbahn, die Einnahmeverluste auf ein Mindestmaß zu beschränken. Im Jahre 1934 wurde das Verfahren aufgehoben und die Lochung der Zeitkarten an der Bahnsteigsperre wieder eingeführt. Das Verfahren hat sich nie so recht bewährt und stand immer wieder im Kreuzfeuer der Kritik durch die Reisenden und die Eisenbahner. In den Presseveröffentlichungen wurde zusammengefaßt: „Auch Blech schützt nicht vor Schaden". Im Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft waren fünf verschiedene Systeme von Blechrahmen im Gebrauch. Die Bestandhaltung der Rahmen an den Fahrkartenschaltern und der höhere Zeitaufwand bei der Ausgabe der Karten behinderten eine zügige Abfertigung der Reisenden.

Eine weitere „Fahrkarte mit Lichtbild" hat erst in den letzten 25 Jahren an Bedeutung gewonnen. Für Reisende im Berufsverkehr wurden keine Zeitkarten mehr ausgegeben. Der Betriebsausweis des Werktätigen ist die Fahrkarte. In einem Stempelabdruck auf dem Ausweis stehen: Abgangs- und Zielbahnhof sowie die Zuggattung. Die Beförderungskosten werden zentral zwischen dem Betrieb und der Eisenbahn abgerechnet.

Besondere Fahrkarten für den Sonntag

Die Sonntagsrückfahrkarte war ein Lückenbüßer. An den Wochenenden und an Feiertagen füllten die Eisenbahnverwaltungen die Züge mit der Gewährung einer besonderen Ermäßigung, die auf diese Tage zeitlich begrenzt war. Preußen und Mecklenburg marschierten dabei innerhalb der Länderbahnen an der Spitze. Die Karten wurden in bestimmten Verbindungen ausgegeben und sollten in erster Linie dem Erholungsverkehr dienen. Während des ersten Weltkriegs, in Preußen im Jahre 1916, ist die Ausgabe der Sonntagskarten aufgehoben worden. Lediglich bei der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn-Gesellschaft haben sich noch 15 Verbindungen bis zur Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn gehalten. Die Karten wurden im Jahre 1921 mit einer Ermäßigung von 33 $^{1}/_{3}$ Prozent allgemein wieder eingeführt. Die Entfernungsgrenzen für die einzelnen Verbindungen wurden, beginnend mit 60 km, mehrfach erweitert. Im Jahre 1922 betrug sie 100 km und verschwand 1924 gänzlich (Abb. 7). Die Geltungsdauer der Karten wurde von Freitag bis Montag erweitert. Charakteristisch für diese Fahrkarte war der Geltungsbereich für mehrere Zielbahnhöfe und die anschließende Rückfahrt von einem dieser Bahnhöfe nach absolvierter Fußtour. Diese Karten wurden im Volksmund „Wanderkarten" genannt. In der Folgezeit hat die Sonntagsrückfahrkarte immer mehr an Bedeutung gewonnen. Die Gültigkeit der Karten wurde 1926 für Eilzüge, 1927 für Schnellzüge und 1930 sogar für FD-Züge zugelassen.

Heute gibt es Sonntagsrückfahrkarten in allen Verbindungen bis 100 km. Nach

einigen ausgewählten Orten erhält der Reisende auch Karten über eine Entfernung von über 100 km, z. B. von Erfurt Hbf nach Leipzig Hbf (117 km) oder nach Halle (Saale) Hbf (109 km).

Fahrkarten mit großem Geltungsbereich

Eine besondere Art der Zeitkarten waren die Netz- und Bezirkskarten. Während mit den gewöhnlichen Zeitkarten nur Hin- und Rückfahrten zwischen zwei Bahnhöfen ausgeführt werden konnten, waren für die Gültigkeit der Netz- und Bezirkskarten bestimmte Verkehrsgebiete festgelegt. Das gesamte Streckennetz war in 17 Netze und 106 Bezirke aufgeteilt, die in sich durchnumeriert waren. Die Netze umfaßten etwa 7 000 km Streckenlänge und die Bezirke 1 000 km. Weiter wurde noch eine Netzkarte für alle Strecken der Deutschen Reichsbahn ausgegeben (Abb. 8). Die Ausgabe der Netz- und Bezirkskarten erfolgte ab 1932. Mit diesen Karten wollte man nach der Weltwirtschaftskrise die Geschäftstätigkeit beleben.

In einer etwas abgewandelten Form werden gegenwärtig bei der Deutschen Reichsbahn Relations- und Netzkarten ausgegeben. Dabei ist die Relationsfahrkarte, gültig für einen Streckenabschnitt, eine Erscheinungsform der Fahrkarte, die es bisher noch nicht gegeben hat. Die Netzkarten werden für ein Netz oder mehrere Netze ausgegeben. Ein Netz umfaßt das Streckennetz einer Reichsbahndirektion. Der ständig wachsende Dienstreiseverkehr mit der Eisenbahn hat die Ausgabe dieser Karten erforderlich gemacht.

Fahrkarten aus Schalterdruckmaschinen

Hervorgerufen durch den hohen Aufwand beim Verkauf der Fahrkarten aus großen Kartenschränken und als ausgeschriebene Fahrkarten in den Schaltern bestanden schon sehr frühzeitig Überlegungen, das bestehende Verkaufssystem zu rationalisieren. Das Edmonsonsche Verkaufssystem war für die großen Bahnhöfe zu schwerfällig geworden. Allein die Vorratshaltung der hohen Bestände an Fahrkarten und die sehr aufwendige Abrechnung des Verkaufs belegten diese Tatsache.

Im Jahr 1905 wurde der Gedanke in die Praxis umgesetzt, die Fahrkarten erst im Augenblick des Bedarfs im Schalter selbst herzustellen. Die Firma AEG baute die erste elektromechanische Schalterdruckmaschine. Damit wurde die zweite Etappe in der rationellen Gestaltung des Fahrkartenverkaufs einge-

6



7



8



9



10



11



6 Schülermonatskarte mit Lichtbild

7 Sonntagsrückfahrkarte (Weißenfels)

8 Netzkarte für das gesamte Streckennetz der Deutschen Reichsbahn

9 Bahnsteigkarte aus einem Automaten

10 Fahrkarte aus einem MSD

11 Fahrkarte aus einem MFA

Repros: Sammlung der Verfasser

leitet. Später folgten Schalterdruckmaschinen der Firmen Siemens & Halske und Pautze. Vorbereitete Fahrkartenpappen werden in den Maschinen mit Hilfe einer kleinen Druckplatte innerhalb weniger Sekunden bedruckt und an die Reisenden ausgegeben.
Bis zum Jahre 1980 wurden weiterentwickelte elektromechanische Drucker von den VEB Polygraph und VEB Druckmaschinenwerke Leipzig hergestellt.
1910 wurden auch die ersten Fahrkarten- und Bahnsteigkartenautomaten gebaut. Aus diesen Automaten konnte nur jeweils eine Sorte von Fahrkarten ausgegeben werden (Abb. 9). Die dritte Etappe in der rationellen Gestaltung des Fahrkartenverkaufs wurde bei der DR 1979 mit dem Einsatz der Mikrorechentechnik eingeleitet. Die Einführung dieser modernen Verkaufstechnologie erfolgte umfassend auf der Grundlage von zwei Gerätekonzeptionen, des Mikrorechnergesteuerten Schalterdruckers (MSD) in den Fahrkartenschaltern und des Mikrorechnergesteuerten Fahrkartenverkaufsautomaten (MFA) in Form der Selbstbedienung. Im MSD befindet sich eine Rolle mit vorgedrucktem Fahrausweispapier. Es enthält einen Spaltenbau entsprechend des Inhaltes einer Fahrkarte. Die Texte für die Fahrkarte werden als einzelne Zeichen eingedruckt (Abb. 10).
Beim MFA erfolgt der laufende Ausdruck des Textes der Fahrkarte auf ein mit einem Netzuntergrund versehenes Papier (Abb. 11).
Mit dem Einsatz der Mikrorechentechnik werden bei der Ausgabe der Fahrkarten alle Muster in einem vereinigt. Die besondere Form oder die Farbe als Kennzeichen einer bestimmten Art der Fahrkarte gibt es damit nicht mehr. Im Text der Fahrkarte ist alles leserlich und in übersichtlicher Form ausgedruckt.

Fahrkarten der Gegenwart und Zukunft

Die künftige Entwicklung der Fahrkarten wird von einem umfassenden Einsatz der Mikrotechnik geprägt sein. Dies betrifft nicht nur die Fahrkartenmuster für die Strecken der Deutschen Reichsbahn, sondern auch die des internationalen Verkehrs.
In dem Maße, wie der Anteil der modernen Abfertigungstechnik zunimmt, so wird der Verkauf der klassischen Fahrkartenmuster abnehmen. Eines Tages wird die Edmonsonsche Fahrkarte endgültig der Vergangenheit angehören. Der grundsätzliche Wandel der Fahrkarten wird in einem Einheitsmuster seine Vollendung finden. Dieses Einheitsmuster wird Fahrkarte, Platzkarte, Liegekarte und Bettkarte in einem vereinen. Damit durfte dann die bunte Welt der Fahrkarten aufhören zu existieren. Die moderne Fahrkarte ist eben nur noch ein Beförderungsdokument – sachlich und nüchtern – wie es die neue Technik hervorbringt.

Quellenangaben
(1) Brockhaus Konversationslexikon, Berlin und Wien 1892, Fünfter Band
(2) Die Postgeheimnisse oder die hauptsächlichen Regeln beim Reisen und bei Versendungen mit der Post, Leipzig 1803, transpress Reprint, Berlin 1984
(3) Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen, Berlin 1935
(4) Deutscher Eisenbahn-Verkehrs-Verband; Muster für Fahrkarten, 1901; Fahrkarten-Mustersammlung, 1906 Fahrkartenmustersammlung, 1927; Fahrkarten-Mustersammlung, 1943; Fahrkarten-Mustersammlung, 1951.
(5) Deutsche Reichsbahn, Dienstvorschrift für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut; Anhang I Fahrkartenmustersammlung, Berlin 1977
(6) Instruction über Anfertigung, Buchung, Verkauf und Controle der Fahrbillets nach dem „Edmonson'schen System". Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft 1854, Staatsarchiv Weimar, Akte Eb 2
(7) Heusinger von Waldegg: Handbuch für Eisenbahntechnik, Band 4, Leipzig 1876
(8) Thielmann, Lohr: Rationalisierung im Reiseverkehr, transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1982
(9) M. A. Reitler: Der vereinfachte Eisenbahndienst, Wien 1878
(10) Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Denkschrift über die Wagenklassen im Personenverkehr, Berlin 1926
(11) Wagwitz: Schalter-Fahrkartendrucker, Sonderdruck Verkehrstechnische Woche 1927
(12) Sammlung Paul Lauerwald, Nordhausen
(13) Sammlung Hermann Lohr, Weimar
(14) Sammlung Dr. Georg Thielmann, Arnstadt (Thür.)

100 Jahre Eichicht – Probstzella

Am 1. Oktober 1885 wurde das letzte Verbindungsstück von Eichicht (heute Kaulsdorf) nach Stockheim zwischen den bereits bestehenden Strecken Gera – Eichicht und Bamberg – Stockheim in Betrieb genommen. Der Bau der umliegenden Strecken in ihrer netzartigen Ausdehnung war so weit vorangeschritten, daß im Jahre 1871 von der Thüringischen Eisenbahngesellschaft die Strecke Gera – Eichicht, im Jahre 1874 von der Saal-Eisenbahngesellschaft die Strecke Großheringen – Saalfeld und in den Jahren 1861/63 von den Bayerischen Staatseisenbahnen die Strecke bis Stockheim dem Verkehr übergeben wurde. Nach Aufnahme des Betriebes auf der Jubiläumsstrecke entwickelten sich vor allem die Industriezweige für Schiefer und Holz in Eichicht, Unterloquitz, Marktgölitz und Probstzella zu einer neuen Blüte. Eichicht war bis zu diesem Zeitpunkt Kopfbahnhof der bereits am 20. Dezember 1871 eröffneten Strecke Gera – Saalfeld – Eichicht. Bereits acht Monate nach der Inbetriebnahme erfolgte zum Fahrplanwechsel am 1. Juni 1886 die Eröffnung des durchgehenden Schnellzugverkehrs über diese Strecke (Berlin – Weißenfels – Zeitz – Gera – Saalfeld – München). Der zweite Weltkrieg hinterließ auch auf dieser Strecke seine Spuren – die beschädigten Bahnanlagen konnten erst nach und nach instand gesetzt werden. So verkehrten im Jahre 1946 nur täglich 11 Reisezüge in beiden Richtungen.
Heute dient die Strecke dem internationalen Verkehr und Binnenverkehr. Im internationalen Verkehr zwischen den beiden deutschen Staaten passieren den Grenzbahnhof Probstzella sowohl Reise- als auch Güterzüge. Auf dem Streckenabschnitt verkehren z. Z. täglich in beiden Richtungen 51 Reisezüge und 53 Güterzüge. Der Reise- und besonders der Güterverkehr sind stark angestiegen. Die Dampflokomotiven der Baureihe 95 wurden durch Diesellokomotiven der Baureihe 119 abgelöst.
Gth.

Historischer Straßenbahnwagen in Erfurt

Im Artikel über den Historischen Straßenbahntriebwagen 92 der Erfurter Straßenbahn im Heft 6/85 entsprechen einige Angaben nicht den Tatsachen. Die AG 4/60 „Nahverkehr Erfurt" arbeitete dieses Fahrzeug vom Januar 1980 bis April 1983 in 5 000 Stunden freiwilliger ehrenamtlicher Tätigkeit mit Unterstützung des VEB (K) Erfurter Verkehrsbetriebe anläßlich des 100jährigen Jubiläums der Erfurter Straßenbahn auf. Sein erster Einsatz als HTw 92 fand bereits vom 13. bis 15. Mai 1983 statt! Seitdem ist dieser Wagen trotz intensiver Bemühungen unserer AG als einziger Historischer Straßenbahnwagen der DDR stets im Freien abgestellt, was seinem Zustand sehr abträglich ist. Obwohl der HTw 92 unter Denkmalschutz steht (er ist der einzige noch erhaltene Stammvater aller deutschen Nachkriegs-Einheitswagen, insbesondere der Gothaer Wagenproduktion ab 1955), wird er so nicht mehr lange erhalten werden können. Bis auf den genannten Einsatz zum 35. Jahrestag der DDR verkehrt dieser Wagen ausschließlich auf Bestellung. Ein vorgesehener öffentlicher Einsatz zu Volksfesten oder im Parallelbetrieb zur Traditionsbahn Erfurt zum Sondertarif scheiterte bisher, da die Unterstützung seitens des Verkehrsbetriebes ausblieb.
Stephan Heinrich, Erfurt, Vorsitzender der AG 4/60

Noch erhältlich

Im Heft 7/1985 veröffentlichten wir auf Seite 25 eine Rezension über das Verzeichnis der Lokomotiven und Tender der Badischen Staatseisenbahnen. Wir möchten darauf hinweisen, daß dieser Reprint *noch nicht vergriffen* ist. Interessenten wenden sich bitte direkt an das Zentralantiquariat der DDR, 7010 Leipzig, Talstraße 29, PF 1080.
me



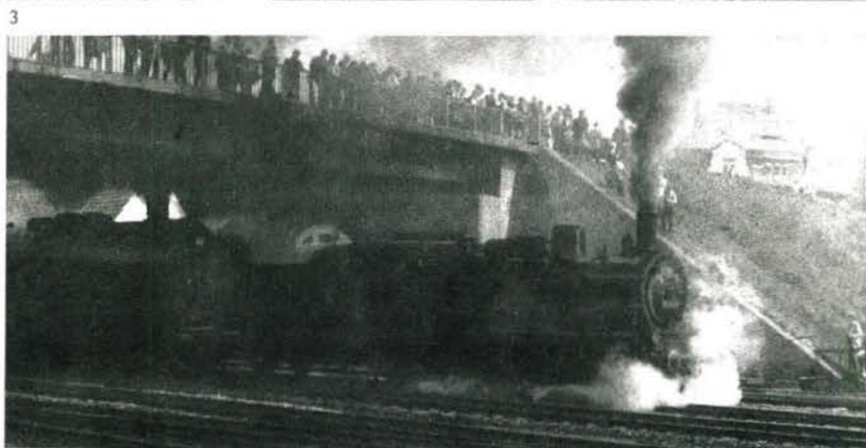
1



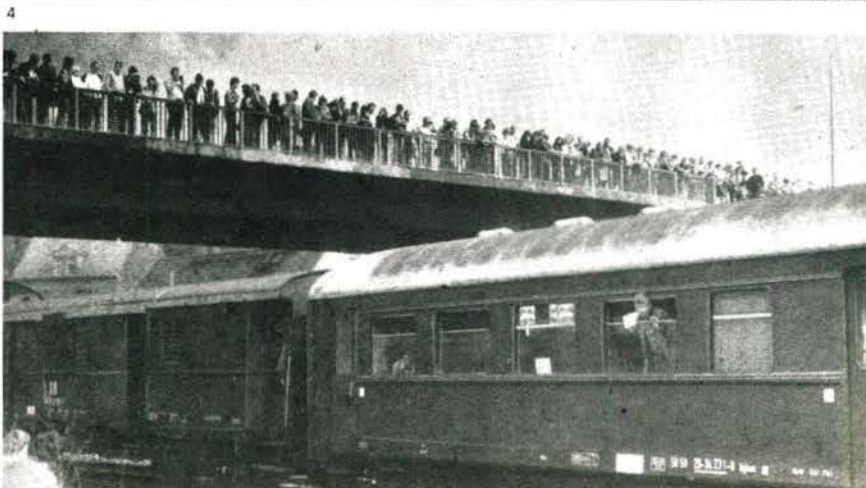
2



3



4



Dampflok-Spektakel

Sterntreffen von vier Dampf-Sonderfahrten: Tausende Eisenbahnfreunde und Touristen zog es deshalb am 11. und 12. Mai nach Nossen. Und sie waren aus nah und fern per Zug oder Auto angereist, um die einmalige stolze Parade von zehn Dampfloks mitzuerleben. Ja, sogar aus der Heimat Stevensons hatte sich ein Eisenbahnfreund aus Nottingham auf den Weg in den Süden unseres Landes gemacht. Wie turbulent es an diesen beiden frühsommerlichen Tagen wirklich zuging, möchten wir anhand einiger Fotoerinnerungen zeigen.
me

1 Der Mann auf der Leiter will hoch hinaus, denn wie er erwarten all die zahlreichen fotografierwütigen Eisenbahnfreunde auf der Brücke am Bahnhof Nossen die gleichzeitige Ausfahrt von vier Sonderzügen. Wer sich nicht rechtzeitig (zwei Stunden vorher!) einen Foto-Standpunkt erobert hatte, der mußte eben einfallsreich sein.

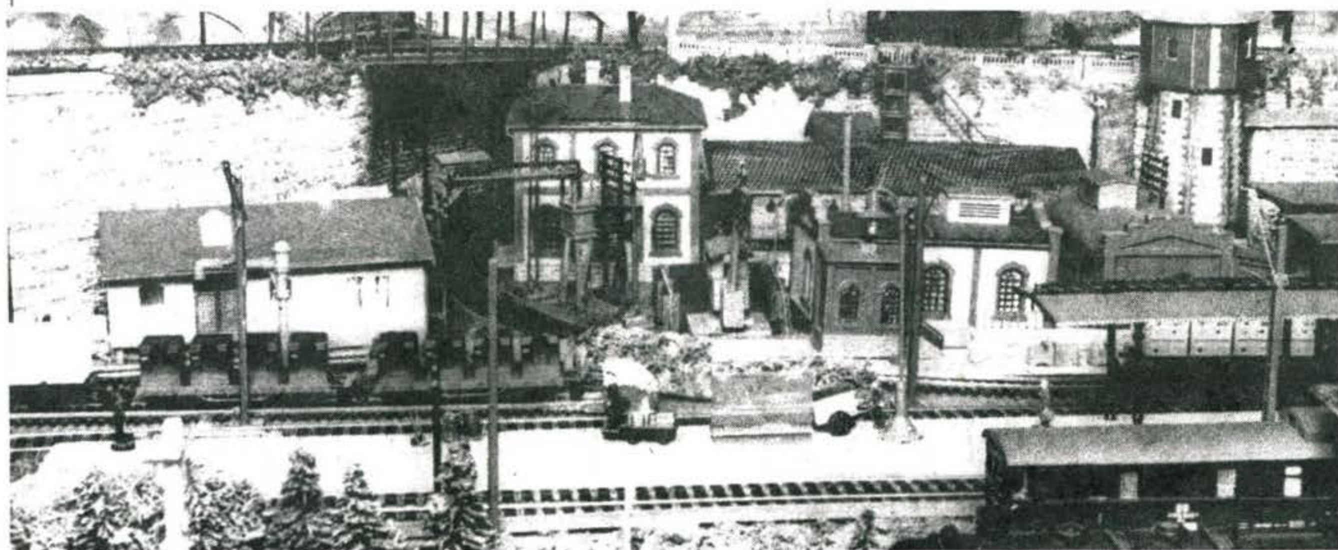
2 Und das ist die andere Seite der Brücke. Nur wenige „Beobachter" harren der Dinge...

3 ...die sich wenige Minuten später ereignen.

4 Alles rüber auf die andere Seite! Diesmal fehlen aber die Leitern.

Fotos: W. Ilgner, Marienberg

1



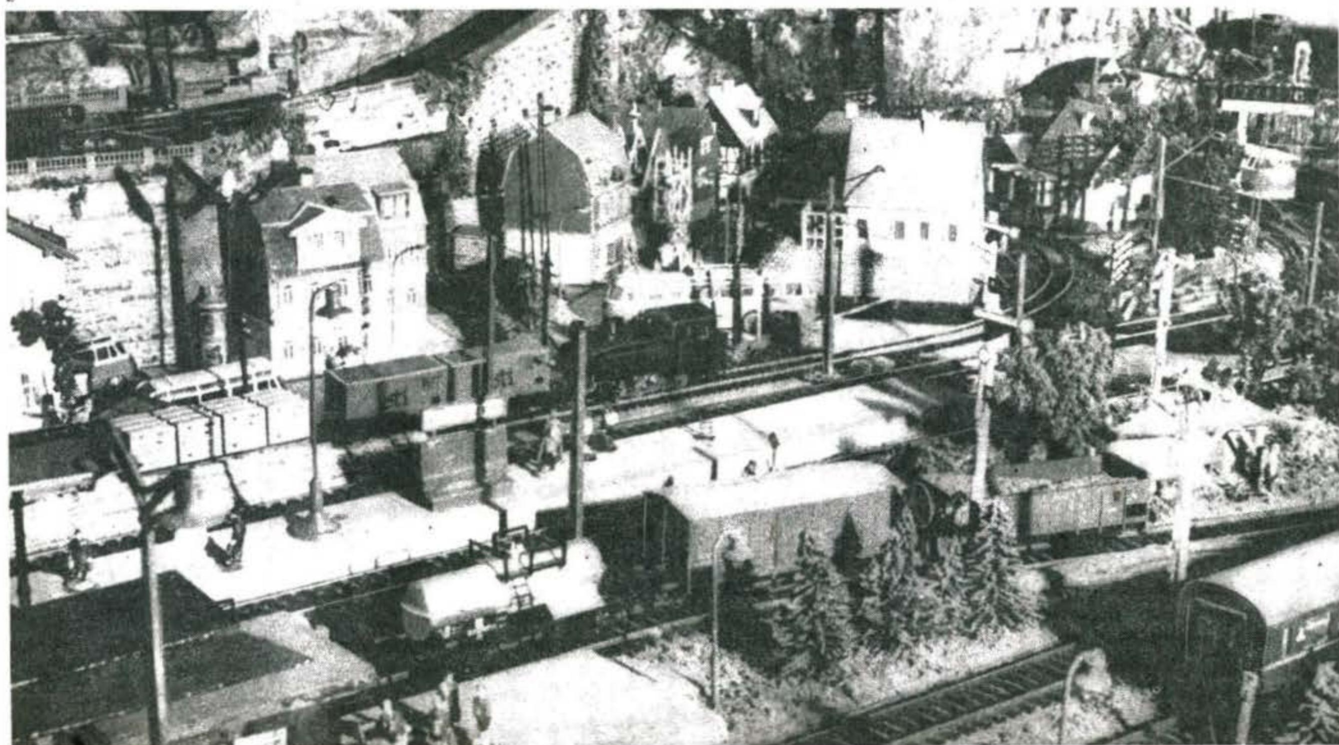
Vorgestellt und kommentiert

Auf dem Gebirgsbahnhof Radeburg der H0-Anlage von Dr. Erhard Haufe aus Dresden herrscht reger Betrieb (Abb. 1 und 2). Die Schranken sind geschlossen, und rechts ist ein einfahrender Reisezug zu erkennen (Abb. 2).
Vor der Schranke wartet ein Bus auf die Weiterfahrt, die Reisenden auf dem Bahnsteig haben ihr Gepäck aufgenommen, und auf der linken Bahnsteighälfte stehen schon die Gepäckkarren bereit.
Wir sehen eine Anlage, deren dynamische Ausstrahlungskraft den Betrachter fesselt.
Problematisch erscheint aber die Kombination der H0-Bahn mit Fahrzeugen der Nenngröße TT (BR 81 mit Behälter- und Plattformwagen). Als „Schmalspurbahn" kann diese doch nicht gelten, obwohl der Bahnhofsname Radeburg darauf hinweisen könnte?! Die Vereinigung zweier Nenngrößen wäre nur auf einer größeren Anlage zu erwägen, wenn die Fahrzeuge der kleineren Nenngröße im Hintergrund verbleiben können, um eine weite Entfernung vorzutäuschen.
Beim Verwenden von authentischen Namen wird immer die Gefahr heraufbeschworen, das Modell mit dem Vorbild zu vergleichen (hier Bahnhof Radeburg). Günstiger erscheinen da stets fiktive Bezeichnungen, die an wirklichen Bahnhofsnamen angelehnt sein können.
Modellfiguren wirken eleganter, wenn die Stehsockel entfernt und durch Cellonscheiben ersetzt werden.
Vor dem Vorsignal und dem zweiflügligen Ausfahrsignal am vorderen Bahnsteig (Abb. 2) steht eine Baugruppe. So malerisch dieses Anlagenmotiv auch aussehen mag, aber – Signale müssen frei stehen, denn zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden auf Bahnkörpern keinerlei Sichteinschränkungen zugelassen.

güba

Fotos: Dr. E. Haufe, Dresden

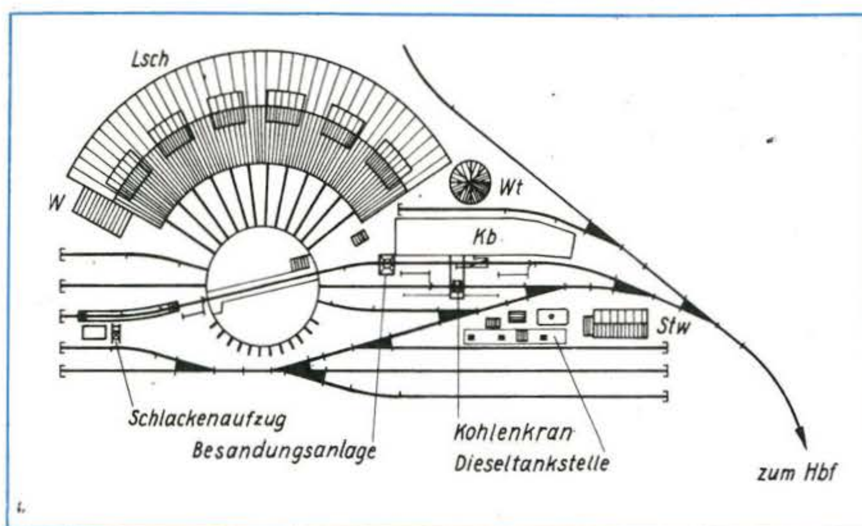
2



Jürgen Albrecht (DMV), Oschatz

Das Modell-Bahnbetriebswerk



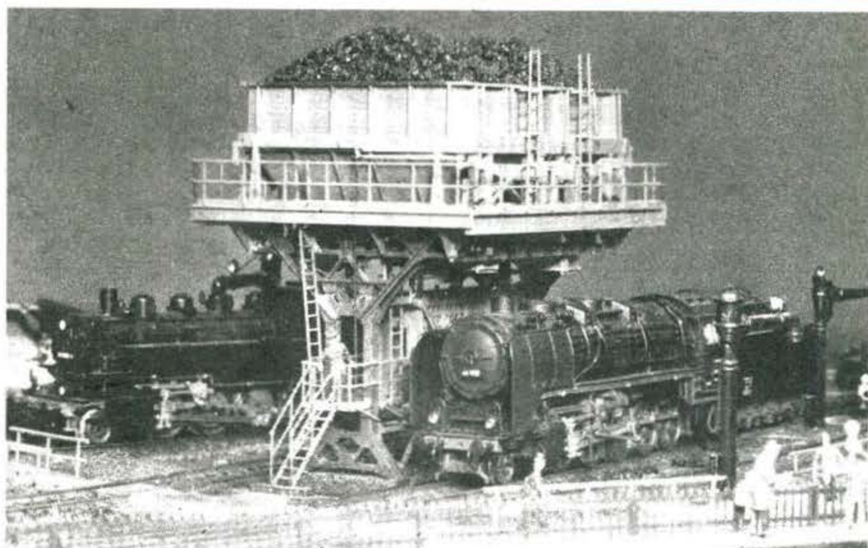


Das hier vorgestellte Bahnbetriebswerk gehört zu einem Kopfbahnhof mit elf Gleisen. Das Geschehen auf diesem Bahnhof rechtfertigt ein solch großes und umfangreiches Bw mit einem zwölfständigen Ringlokschuppen, Drehscheibe und den nötigen Versorgungsanlagen.

Bei der Gestaltung der Szenerie von Wasserturm, Kohlenkran, Besandungsanlage, Schlackeaufzug und Stellwerk konnte auf Industriemodelle zurückgegriffen werden. Der Kohlenbansen entstand aus Teilen der H0-Bekohlungsanlage von MAMOS und ist mit zerkleinerter, echter Steinkohle dekoriert. Das Grundgerüst des Lokschuppens besteht aus Holz, Hartfaser und Pappe. Die Wände sind mit Prägepappen beklebt, das Dach mit feinem Sand bestreut und anschließend farblich behandelt. Um ggf. in das emsige Treiben im Schuppen eingreifen zu können, läßt sich das Dach abnehmen. Tore und Rauchabzüge stammen vom MAMOS-H0-Schuppen. Für die Drehbühne griffen die „Bauleute" auf kupferkaschiertes Cevausit, Kupferdraht, Hartpapier und Furnierholz zurück. Alle Gebäudeteile erhielten einen Anstrich aus einer wäßrigen Lösung; sie sind durch Plakatfarbe „verschmutzt". Die Gleiszwischenräume bestehen aus einem Holzkaltleim-Sand-Gemisch.

Das gesamte Bahnbetriebswerk kann von allen Punkten der Anlage aus über ein Steuerpult (Foto) fernbedient werden. Dazu dient ein 20adriges Kabel. Über diese Verbindung lassen sich die neun Weichen, 24 Abstellgleise, die Drehscheibe mit 30 Haltepunkten und die Fahrspannung steuern. Als „Zentrale" der Steuereinrichtung befindet sich unter dem Bw ein Heb-Dreh-Wähler. Ein solcher Wähler gestattet es, bis zu 300 verschiedene Befehle geben zu können. Um die Drehbühne an jedem Anschlußgleis automatisch zu stoppen, wurde eine Lichtschranke eingesetzt. Dieser Baustein befindet sich im Boden der Bühne. Der Empfänger (Fototransistor) wurde am Bühnenende angebracht, um einen möglichst großen Weg und damit eine hohe Haltegenauigkeit zu erreichen. Im Boden der Drehscheibe befinden sich im Abstand von 10 ° kleine Bohrungen (0,8 mm).

Diese Löcher sind von der Unterseite auf den Durchmesser von Kleinsignallampen aufgebohrt worden. Bei der Anwahl des gewünschten Gleises wird die dazugehörige Lampe im Boden der Drehscheibe angesteuert und die Bewegung der Drehbühne beim Überqueren des Fototransistors über dem Lichtaustritt der Signallampe abgestoppt. Um ein Nachlaufen des Drehbühnenmotors zu verhindern, ist dieser mit einer Motorbremse versehen. Der gesamte Antrieb der Drehbühne befindet sich auf der Unterseite der Anlage.

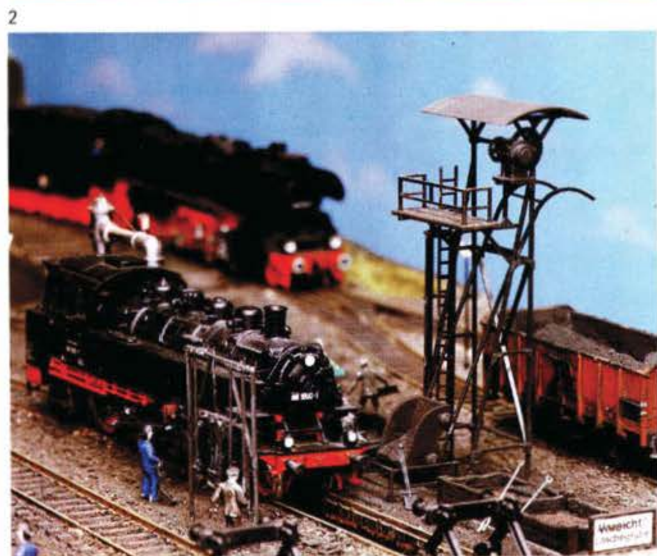


Dieses Motiv einer Bekohlungsanlage ist auf der nebenstehend besprochenen H0-Anlage nicht zu finden, vielmehr wollen wir Ihnen damit einen kleinen Vorgeschmack auf das kommende Jahr geben, denn wir setzen das Thema „Bw im Modell" fort.

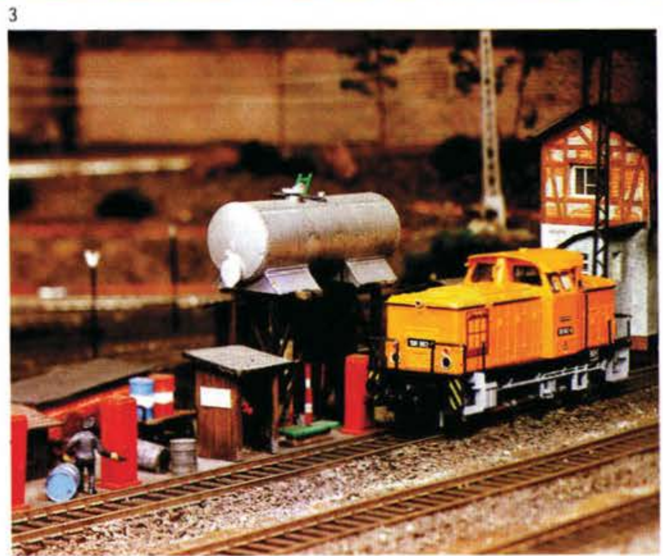
1



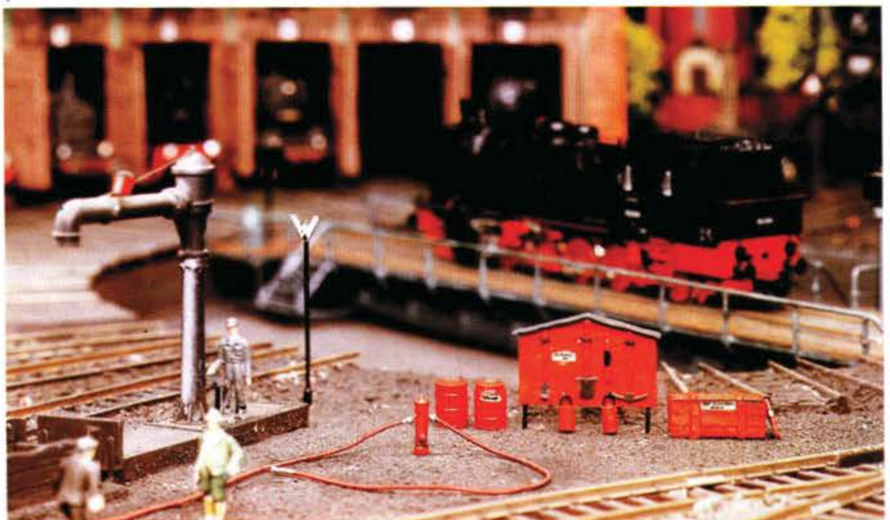
2



3



4



1 Der zwölfständige Ringlokschuppen und die Drehscheibe sind Kernstück der Bw-Anlage – siehe auch den Gleisplan auf Seite 18.

2 Schlackengrube, -aufzug und -wagen sind vorbildgetreu wiedergegeben; übrigens ein seltenes Motiv.

3 Am Rande des Bahnbetriebswerkes: die Behandlungsanlage für Dieseltriebfahrzeuge.

4 Detailtreue – sogar im Modell-Bw scheint der Brandschutzverantwortliche auf Draht zu sein!

5 Sei es die (ausgediente) Reservelok oder der eingerüstete Ringlokschuppen – hier stimmt einfach alles.

6 Hochbetrieb in der Bekohlungsanlage, links ist der Sandturm zu erkennen.

Fotos und Zeichnung: Verfasser

5

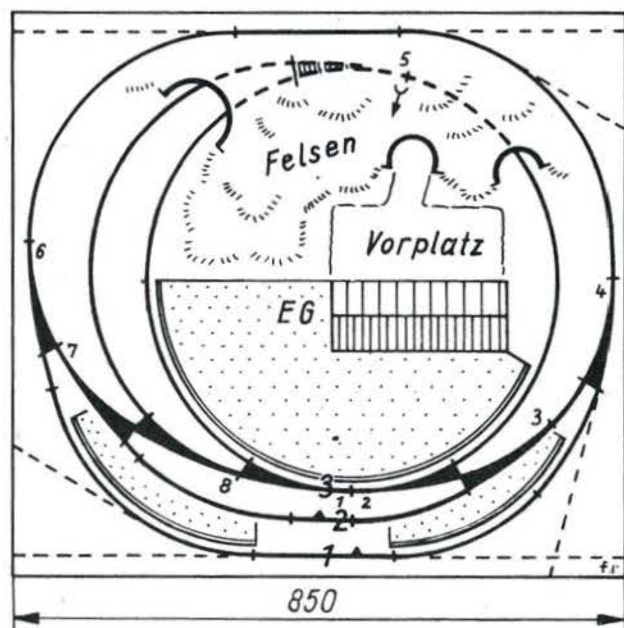
6

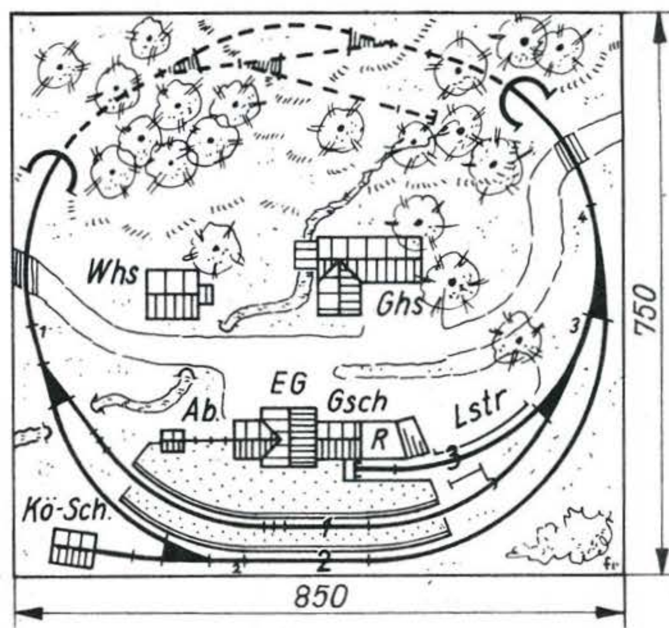
Dr. Erhard Haufe, Dresden

Mini-Anlage in der Nenngröße TT

Auf einer Fläche von nur 85 cm × 75 cm entstand eine TT-Anlage, die sich gut bewährt hat und Freude bereitet. Die dafür verwendete 3 mm dicke Hartfaserplatte erhielt keinen Rahmenunterbau. Formbeständigkeit bekam sie durch einen stützenden Oberbau. Der durchtunnelte Felsengebirgsteil ist nicht nur zugleich eine Sichtdeckung für die Kreisanlage, sondern trägt zur Festigkeit der Hartfaserplatte bei. Gleiches gilt für die Bahnsteige. Durch den Verzicht auf den Rahmenunterbau läßt sich die Anlage ohne weiteres jederzeit mit z. B. rasch auf Hartfaserplattenstücken gelegten Gleisen nach allen Richtungen erweitern, etwa als zeitweilige und variable Fußbodenanlage. Eventuelle Ausfahrmöglichkeiten sind auf der Abbildung angedeutet. An den für diese Zwecke vorgesehenen Stellen lassen sich die gebogenen Gleise mit wenigen Handgriffen herausnehmen. Sie werden dann durch Normal-Weichen – mittels einer Steck-Rastvorrichtung, die sowohl die mechanische als auch die elektrische Verbindung herstellt – paßgerecht ersetzt, wobei vorzugsweise die angedeuteten Ausfahrrichtungen in Betracht kommen.
Verwendet wurde nur TT-Standardgleismaterial. Alle festmontierten Weichen sind Bogenweichen. Die Gleisradien unterschreiten nie das zulässige Maß, so daß nahezu alle handelsüblichen TT-Fahrzeuge Verwendung finden können. Der Einsatz von drei Kurzzügen hat sich bewährt: Sie können in beide Richtungen verkehren. Günstig ist ein Betrieb mit einem LVT und der BR 110 mit zweiteiliger Doppelstockeinheit als Wendezug sowie einer kleinen Diesellok bzw. der BR 81 oder BR 86 mit einigen Güterwagen. Hierfür reichen auch die beiden etwa 30 cm langen und etwa 5 cm breiten Minibahnsteige zwischen Gleis 1 und Gleis 2 aus. Zwar gestattet der bis auf einen Meter Länge (Bogenmaß) ausdehnbare Hausbahnsteig beträchtliche Zuglängen, doch wäre das vorbildwidrig.
Ein Zubehörtrafo kann entfallen, sofern auf den elektromagnetischen Betrieb der Weichen und Signale sowie auf die Anlagenbeleuchtung verzichtet wird. Der Fahrtrafo befindet sich außerhalb der Anlage (eventuell unter dem Schreibtisch). Die beiden einfachen kleinen Fahrregler – handelsübliche Drahtpotentiometer (100 Ohm, 25 Watt) und Fahrrichtungsumschalter (zweipolige Kippschalter) – sowie das Tastenpult (TT-Nr. 8211) sind, ebenfalls von der Anlage getrennt und daher beweglich, gemeinsam in einem Behältnis untergebracht und lassen sich so bequem bedienen.

Zeichnung: Verfasser





Ein Gegenvorschlag

Die Mini-Anlage in der Nenngröße TT bietet auf kleinstem Raum relativ viele Fahrmöglichkeiten. Dieses zweifellos reizvolle Ziel wurde erreicht, jedoch zu ungunsten der Vorbildtreue.
Günstiger ist bei solch geringen Platzabmessungen die Nachbildung eines Nebenbahnbetriebes, der durchaus auch abwechslungsreich sein kann. Der als Gegenvorschlag entworfene Gleisplan zeigt eine solche Möglichkeit, wobei hier sogar noch ein kleiner Lokschuppen zum Abstellen einer Kö berücksichtigt werden konnte. Mehr als zwei Zuggarnituren sollten jedoch auf dieser Anlage nicht verkehren. Man kann sie ja von Zeit zu Zeit austauschen. Dennoch: Die Fahr- und Rangiermöglichkeiten auf dem sichtbaren Teil der Anlage sind relativ vielfältig, obwohl nur vier Weichen vorhanden sind.
Zum Einsatz könnten die BR 92 und 86 sowie Bi- oder Abteilwagen gelangen. Typisch waren auf Nebenbahnen des Mittelgebirges auch die Plattformwagen mit Oberlichtaufbau. Der Güterwagenpark sollte auf ältere Typen beschränkt bleiben, damit er dann zu den Reisezugwagen auch zeitlich paßt. Natürlich kann ebenso Dieselbetrieb mit der BR 110 und zwei- bzw. dreiachsige Rekowagen stattfinden. Sinnvoll wäre dann natürlich auch der Einsatz eines LVT. D-Züge, Doppelstockwagen, die BR 118 oder gar Elloks haben – vorausgesetzt es wird ein weitgehend vorbildgetreuer Betrieb nachgebildet – auf einer solchen Minianlage kaum etwas zu suchen.
Wir meinen, lieber weniger Gleise konzipieren, dafür aber weitestgehend nach dem Vorbild bauen
Übrigens: Viele Leser bestätigten uns, daß das Auseinandersetzen mit dem Vorbild zur Realisierung eines möglichst vorbildgetreuen Betriebes erst richtig Freude macht. Versuchen Sie es doch auch einmal und berichten Sie uns darüber.

Ihre Redaktion

Zeichnung: G. Fromm, Erfurt

Werner Ilgner (DMV), Marienberg

Zur Diskussion:

Vorbildgetreuer Betrieb – was ist das eigentlich?

Unsere Gemeinschaftsanlage (in Heft 2/1985 eingehend beschrieben) wurde bis jetzt von ca. 150 000 Besuchern gesehen. Die Mehrzahl der Ausstellungsbesucher sind natürlich ganz „normale" Menschen, sie erfreuen sich am Rollen der Züge, bestaunen deren Länge oder den ruhigen Lauf bzw. ergötzen sich an Landschaftsdetails und der Ausstattung. Wenn sie die Ausstellung verlassen, finden sie Worte des Dankes oder sagen einfach: „Es war schön!" Ganz Mitteilungsbedürftige schreiben das auch noch ins Gästebuch und das wäre auch schon der Personenkreis, für den es sich wirklich lohnt, eine Ausstellung zu veranstalten.
Dann gibt es jedoch noch jene Modellbahnfreunde, die mit besonders kritischen Blicken alles auseinanderfetzen und deren Kritik weniger helfend, eher vernichtend ist. Beispiel: Anläßlich unserer letzten Ausstellung in Frankenstein (fast 6 000 Besucher) fanden sich im Gästebuch zwei solche Kritiken. Einer beschwerte sich über die totale Abweichung von den primitivsten Regeln der Deutschen Reichsbahn. Der andere Kritiker hatte sogar geschrieben: „Ich war schockiert." (Wir übrigens auch!)
Kritikwürdig waren folgende Punkte:
1. „Die Züge fahren im Sichtabstand."
2. „Züge halten an ungültigen Signalen." Tolle Vergehen – oder etwa nicht?
Zu 1.: Das ist doch bei der DR auf manchen Streckenabschnitten, wie beispielsweise auf dem Berliner Außenring, fast immer an der Tagesordnung. Auch bei der Einfahrt Schönefeld habe ich es selbst erlebt, daß die Züge nicht nur bis auf Sichtweite, sondern auf ca. 20 Meter Abstand aufrückten.
Zu 2.: Ich habe das Signalbuch der DR mehrfach durchgewälzt und Lokführer sowie Betriebseisenbahner befragt. Nirgendwo steht geschrieben, daß ein Zug nicht an einem ungültigen Signal halten **kann.** Er muß nicht, aber er kann. Er kann auch halten, wenn sich dort gar kein Signal befindet, oder wenn dort ein Heuhaufen liegt, oder eine Kuh auf der Weide steht ... Wie gesagt – er muß nicht, aber er kann! Und warum soll er es dann nicht tun???
Und nach dieser langen Vorrede komme ich zu meiner Frage an diese „Vorbildfetischisten": Was kann man denn beim Betrieb überhaupt **vorbildgetreu** darstellen? Blockabschnitte, Zugabstände? Keinesfalls! Der Längenmaßstab unserer Strecken ist ja immer verzerrt. 1:87, das heißt, man kann bestenfalls einen kleinen Bahnhof genau maßstäblich nachbilden, aber doch keine Abstände zwischen Bahnhöfen. Und Abstände zwischen maßstäblich langen Zügen, die sich auf unmaßstäblichen Strecken bewegen, müssen naturgemäß kleiner erscheinen, als sie in Wirklichkeit sein sollten.
Welche Betriebsvorgänge kann man nun aber vorbildgetreu nachempfinden? Der Halt am ungültigen Signal ist auf unserer Anlage berechtigt, weil dort ja tatsächlich ein Blocksignal stehen sollte. Da diese aber nicht angeschlossen, also nicht in Funktion sind, müssen sie als ungültig gekennzeichnet werden! Das kann man auf Befragen einem Laien noch erklären. Nicht erklären kann man aber, wenn der Zug am Halt zeigenden Signal vorbeifährt. Das wäre auf jeden Fall vorbildwidrig. Sicher würden einige dann argumentieren: „Der fährt mit Befehl." Fragen wir sie: Na, wo ist denn der Befehl? Wer schreibt ihn? Wer nimmt ihn entgegen? Auf der Lok wäre ein maximal 20 mm kleines Männlein aus Plaste (wenn überhaupt ein ganzes) und das kann nicht lesen. Wir könnten das ins Uferlose weiterspinnen ...

Fazit: Will man vorbildgetreue Betriebsvorgänge darstellen, so muß ich in jedem Fall meine Phantasie bemühen (selbst bei funktionierenden Signalen hält ja der Zug nicht an, weil das Signal Halt zeigt, sondern weil irgendwo der Strom unterbrochen ist). Denn in Wirklichkeit haben alle sichtbaren Vorgänge auf der Anlage eine ganz andere Ursache als beim Vorbild. Eigentlich simulieren wir doch nur Betrieb. Und welcher dieser ganz „vorbildlichen" Modelleisenbahner denkt schon daran, daß ein Dampflokmodell mit elektrischem Antrieb ja die größte Vorbildwidrigkeit darstellt! Aber das beanstanden die Kritiker komischerweise nicht. Was soll das dann überhaupt?
Die ernstgemeinteste Antwort darauf lautet jedoch meistens: „Wir wollen unseren Besuchern vorbildgetreuen Eisenbahnbetrieb bieten." Das vorangegangene Beispiel widerlegt dies recht eindeutig. Schlicht gesagt: Vorbildgetreuer Eisenbahnbetrieb ist einfach unmöglich! Oder welche AG öffnet schon morgens um 4 Uhr ihre Modellbahn-Ausstellung, weil um 4.12 Uhr der erste Frühzug abfahren soll? Das wäre zwar vorbildgetreuer Betrieb, aber! Danach richtet sich schließlich auch keiner. Und außerdem wollen unsere Zuschauer nicht Eisenbahner werden, sondern sie möchten sich unterhalten lassen – nicht zuletzt auch am Beispiel einer solch „vorbildwidrigen" Anlage wie die der AG 3/42 Marienberg.



Nochmals ein Schnappschuß von der Marienberger Gemeinschaftsanlage, über die wir bereits im Heft 2/1985 ausführlicher berichteten. Ein Hinweis am Rande: Die AG 3/42 zeigt ihre Anlage vom 30. November bis 8. Dezember in Burgstädt – siehe auch „DMV teilt mit"!
Foto: P. Noppens, Berlin

Dipl.-Ing. Peter Eickel (DMV), Dresden

Eine flüssige Angelegenheit

Als Liebhaber der Eisenbahn – und zwar ganz besonders der Jahre 1920 bis 1945 – bin ich immer auf der Suche nach geeigneten Vorbildern für „neue" Modellfahrzeuge. Und wie schon so oft, kam mir auch diesmal der Zufall zu Hilfe. Denn ich entdeckte in einem alten Eisenbahnbuch (1926) mehrere wunderschöne Kesselwagen ...

Mir fiel dabei auf, daß sich diese Oldtimer ja relativ leicht aus Modellen des Kesselwagens mit Bremserhaus des VEB Modellbahnwagen Dresden (Kat. Nr. 426/104ff) umbauen lassen. Am besten man besorgt sich gleich fünf solche Modelle und beginne zu sägen, zu feilen, zu kleben bzw. zu bemalen ... Am Schluß erhalten wir dann vier völlig neue sowie einen halbfertigen Kesselwagen. Aber lesen und staunen Sie selbst, was an einigen abendlichen Bastelstunden entstehen kann.

„Erst das Einfache, dann das Schwere!" – unter diesem Motto wollen wir unseren Umbau beginnen. Doch genau betrachtet ist unser erster Wagen noch eine „Frisur". Wir müssen nämlich nur den Kessel drehen und die Leiter vor dem Anschriftenfeld des „Oel-Wagens" anbringen. Ebenso sollten wir die Achslager neu befestigen (mit Muttern M2), denn bei dem „gedrehten" Kessel passen die Gewindebohrungen nicht mehr. Oder wir kleben den Kessel mit Plastikfix auf das Untergestell. Tritte und Geländer sind allerdings aus Plaste- bzw. Drahtstücken sowie Teilen der Geländer der Einheitskesselwagen Zhh 52 bzw. ZZ 51 (beide PIKO) zu fertigen. Auch das veränderte Bremserhausgeländer entsteht aus entsprechenden Plasteteilen. Nur bei den Schlußscheibenhaltern könnte man zweckmäßigerweise auf die des Windbergbahn-Aussichtswagens (PIKO) zurückgreifen. Abb. 1 zeigt den „neuen" Kesselwagen, dessen Vorbild, ein Privatgüterwagen der Erdöl-Industrie-AG, bei der RBD Erfurt registriert und eingestellt war. Man erkennt solche Privatwagen am „P" im Quadrat hinter der sechsstelligen Wagennummer. Der RBD-Name war somit nicht mit den üblichen Gattungsbezirken der DRG-Güterwagen identisch (beispielsweise ist ja der „Erfurt" in Wirklichkeit der Arbeitswagen X).

Deshalb wäre für alle Privatwagen ein solches Anschriftenfeld, wie es in Abb. 2 maßstäblich wiedergegeben ist, verwendbar.

Wie zu erwarten, bereitete Modell Nr. 1 keine Probleme. Kommen wir zum Fall Nr. 2! Und jetzt wird's ätzend – wir wollen Säure transportieren. Daß unsere Großväter schon pfiffig gewesen sind und sich zu helfen wußten, beweist folgender Kesselwagen. Sie drittelten einen Kessel und waren so in der Lage, vor allem an Kleinabnehmer Mengen von 5 oder 10 t Säure abgeben zu können. Und solch einem interessanten Wagen wollen wir uns jetzt zuwenden. Wir benötigen dafür die Modelle Nr. 2 und 3, zerlegen die Kessel nach Abb. 3 und verschließen die Innenseiten mit Scheiben (am besten aus Pappe, dünnem Blech oder Plaste) von 20 mm Durchmesser. Ebenso ist mit den offenen Seiten der Kesselstützen zu verfahren. Die Entleerungshähne sind in die Kesselstützen, die an den entsprechenden Stellen halbrund ausgefeilt sein müssen, einzukleben (s. Skizze). Danach können wir die drei Kessel (mit „gedritteltem" Ballast!) auf dem Fahrgestell befestigen. Am besten eignet sich dazu Plastikfix. Die einzelnen Kessel sollten im Abstand von 2 mm angebracht sein, und abschließend wären noch die Einlaßstutzen genau mittig auf die Kessel zu kleben. Den dritten Stutzen „borgen" wir uns von Modell Nr. 4! Alle weiteren Arbeitsschritte wie das Anbringen von Tritten, Geländerteilen, Schlußscheibenhaltern oder der Anschriftenfelder sind ähnlich dem Umbau des ersten Wagenmodells. Abb. 4 gibt den fertigen Wagen wieder. Sein Vorbild gehörte der Chemischen Fabrik Bruchsal, G. m. b. H., Bruchsal in Baden und war bei der RBD Karlsruhe registriert (Wagennummer 502 609 P). Daß derartige Wagen auch heute noch nicht von den Schienensträngen verschwunden sind, beweist die im Frühjahr 1984 aufgenommene Abb. 5.

Nun, liebe „Bastler-Kollegen", sind Sie mit dem Ergebnis zufrieden? Wenn ja, dann wollen wir uns dem nächsten Umbau widmen.

Vorbild ist ein Jauchewagen besonderer Bauart: Aus einem „Hilfskessel" entweicht durch Explosion (Gasolin) die Luft, sie wird durch ein Auspuffventil ins Freie gedrückt. So entsteht ein Vakuum, mit dessen Hilfe der Inhalt mehrerer Abwassergruben in den Hauptkessel gesaugt werden kann. Diesen Wagen (Patent Striegler) lieferte eine Dessauer Waggonfabrik. Wir aber benötigen für das Modell Fahrzeug Nr. 4, dessen Aufbautenreste zunächst abzufeilen sind. Den Hilfskessel fertigen wir lt. Zeichnung aus Polystyrol und kleben diesen mittig auf den Hauptkessel. Einige Armaturen vervollständigen das Ganze – am besten wir greifen auf einige Ablaßhähne von Luftpumpen oder

1



1 Kesselwagen mit „gedrehtem" Kessel. Das Modell trägt die Beschriftung „DAPG" und ist in der Rbd Altona (ab 1. April 1937 Hamburg) registriert.

2



Z = Zettelkasten

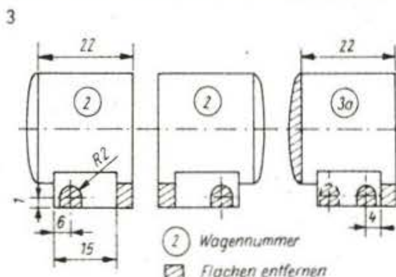
2 Anschriftenfeld eines Privat-Güterwagens, Z = Zettelkasten. Im Maßstab 1:87 wäre das Anschriftenfeld 24 mm lang.

Lichtmaschinen zurück. Hierfür eignen sich die Dampflokmodelle von PIKO und EBM. Die Entleerungsstutzen wären dem Original entsprechend zu fertigen und neben dem Hilfskessel auf dem Scheitel des Hauptkessels zu befestigen. Für die Schläuche verwenden wir zweckmäßigerweise 1,5 mm starken Kupferdraht, der dann gebogen und mit dünnem Zwirn umwickelt werden muß. Wie Geländer, Tritte, Leitern bzw. Bremserhausveränderungen zu bewerkstelligen sind, wurde schon an anderen Beispielen beschrieben. Oder aber wir orientieren uns am Modellfoto Abb. 6; Abb. 7 zeigt einige Maßzeichnungen von Teilen des Jauchewagens. Das Anschriftenfeld eines solchen Dienstgüterwagens der DRG sah etwas anders aus als das eines „normalen" Güterwagens. Kennzeichnend waren die RBD, der Verwendungszweck des Wagens, die Wagennummer (6stellig, beginnend mit 7) sowie der Heimatbahnhof. In Abb. 8 ist das Anschriftenfeld des Jauchewagens maßstäblich wiedergegeben.

Ziehen wir nach diesem „stinkenden Gefährt" kurz Bilanz. Wir haben drei Wagen gebastelt, aber anderthalb Industriemodelle sind noch übrig. Und das kann eigentlich nur die Basis für einen Vierachser sein! Auch wird es endlich höchste Zeit, ein angenehmeres Ladegut auszuwählen. Denn jetzt kommt als Krönung der wohl besonderen Wagen Ihrer Anlage: ein Kesselwagen voller Alkohol. Aber auch ohne den leckeren Inhalt sollte uns dieser aufgrund seiner geringen Länge willkommene Wagen interessieren.

Die Hauptgruppen Kessel und Fahrgestell werden gemäß Abb. 9 vorbereitet, mit Plastikfix befestigt und wieder mit den üblichen Details komplettiert (Abb. 10). Die Drehgestellauflagen richten sich nach den zum Einbau gelangenden Drehgestellen. Sie sollten möglichst „alt"sein (also keine Y 25!). Denkbar wären Fachwerkdrehgestelle der Bauart „Diamond". Die Eigentümer solcher Güterwagen sind die „Rheinische Presshefe und Spritwerke AG, Monheim" gewesen und das Vorbild war übrigens bei der RBD Elberfeld registriert. Hinsichtlich der Farbgebung ist nicht viel zu sagen. Wir belassen die Bremserhäuser braun und geben den Kesselaufbauten alle möglichen Schattierungen von betongrau bis schwarz. Und wie immer sind matte Töne (beispielsweise Alkydharz-Vorstreichfarben) besonders empfehlenswert. Die Anschriftenfelder und Eigentümertafeln können auf fotographischem Wege hergestellt werden.

3

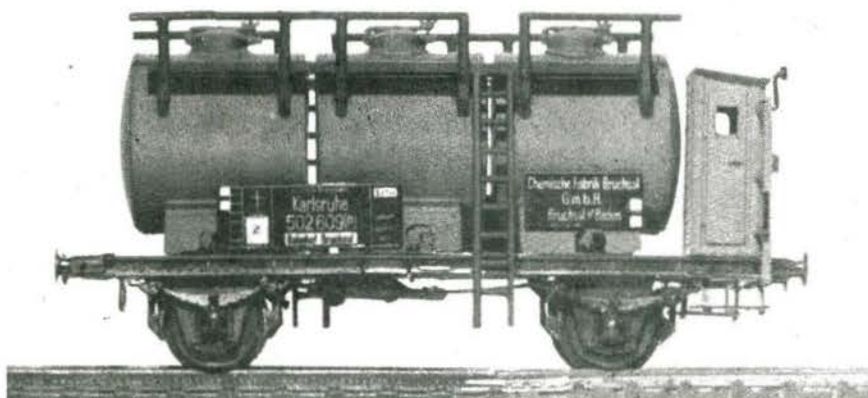


3 Trennschnitte für den Säurewagen

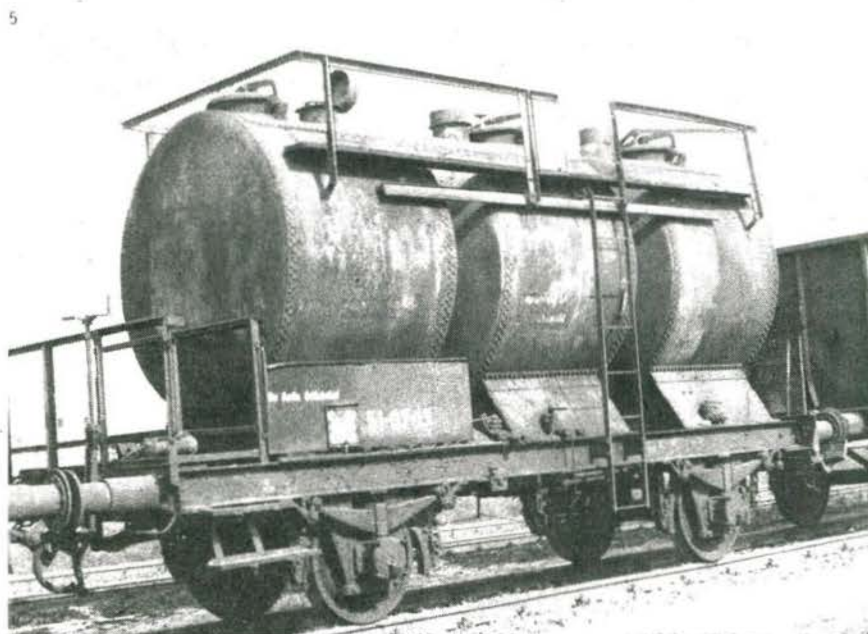
4 Der fertige „Dreiteiler"

5 Achsenölwagen des Bw Berlin Ostbahnhof mit dreiteiligem Kessel

4



5



Und damit wären wir auch schon am Ende unserer kleinen Werkstatt-Plauderei. Vor uns stehen einige neue Modelle, ohne finanziell eingebüßt zu haben. Sie lassen aber jeden Güterzug rein optisch gewinnen. Mit den Originalschildern der Ausgangsmodelle sind sie auch in der Zeit vor Einführung der Computernummern verwendbar. Für den Bau bzw. den Eisenbahnbetrieb mit diesen netten Oldtimern wünsche ich Ihnen viel Spaß.

6 Der Jauchewagen „Patent Striegler" als H0-Modell

7 Die Einzelteile für den Jauchewagen

8 Anschriftenfeld eines DRG-Dienstgüterwagens, Z = Zettelkasten. Auch dieses Anschriftenfeld wäre im Maßstab 1:87 24 mm lang.

9 Trennschnitte für Wagen 4

10 Der fertige „Alkohol-Wagen", allerdings noch ohne Beschriftung

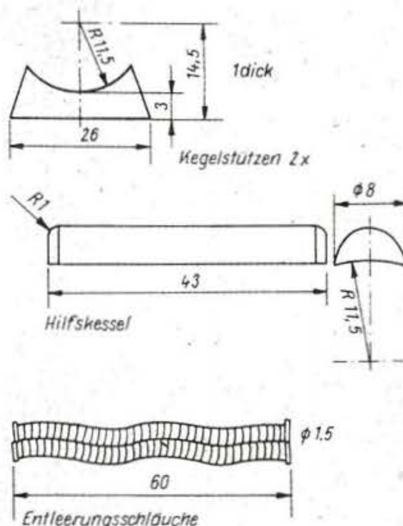
Die Abbildungen 3, 7 und 9 sind unmaßstäbliche Darstellungen.

Zeichnungen: Verfasser
Fotos: Verfasser (1, 4, 6); P. Grünke, Berlin (5); W. Bahnert, Leipzig (10) -

6



7

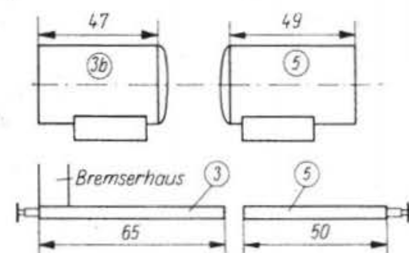


8

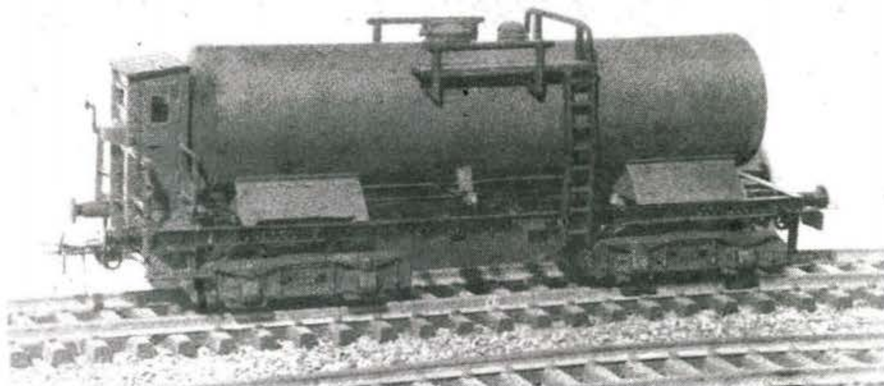


Z = Zettelkasten

9



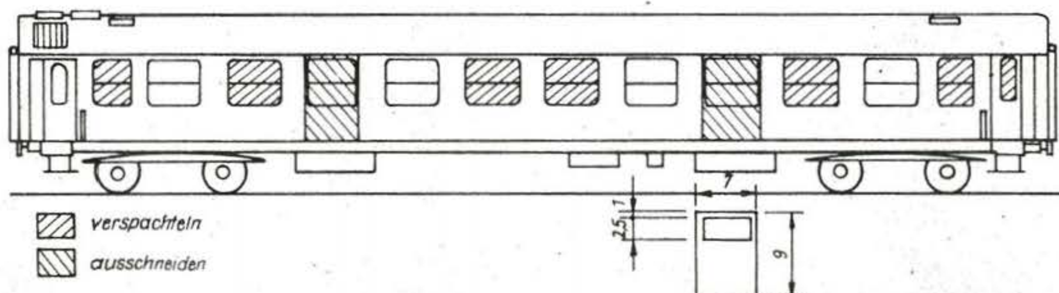
10

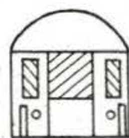


Bahnpostwagen in der Nenngröße N

Zum Umbau wird ein Sitzwagen 2. Klasse vom VEB Modellbahnwagen Dresden sowie 1 mm starke, farblose Plaste benötigt. Als erstes wird der Wagen demontiert. Die Sitze werden nicht benötigt, die Beleuchtung entfällt ebenfalls. Mit einem scharfen Messer sind nun die Gummiwulstübergänge und die Fenster zu entfernen. Dann werden an den Stirnseiten die Fenster ausgebohrt und verfeilt sowie die Türen ausgeschnitten und ebenfalls verfeilt. Danach sind die Fenstereinsätze wieder fest einzukleben. Anstelle der ausgearbeiteten Türöffnungen werden die Fenster natürlich weggelassen. Nach gründlichem Aushärten des Klebers (Plastikfix etwa 24 h) müssen die in der Skizze schraffierten Fenster parallel auf beiden Seiten und die Stirnwände mit Alkydharzspachtel verschlossen werden. Einen Tag kann das Schleifen der Seiten- und Stirnwände erfolgen. Die Einstiegtüren mit den inzwischen verschlossenen Fenstern sind glatt zu feilen, nur die Griffstange bleibt. Jetzt werden die Türen eingeklebt und innen bündig mit dem Gehäuse befestigt. Zum Schluß wird das Gehäuse wieder auf das Fahrgestell gesetzt. Unter den neu eingesetzten Türen sind dann die Trittbretter befestigt. Der Wagenkasten wird grün und das Dach grau gestrichen.
Bei dem nun entstandenen Bahnpostwagen stimmen die Fensterabstände nicht genau mit dem Original überein. Da aber dieses Fahrzeug zur Bereicherung des leider kleinen Wagensortiments der N-Schnellzugwagen beitragen wird, sollte dieser Kompromiß akzeptiert werden.

R. Zemke, Dresden





Modellbahn-Ausstellungen

1298 Werneuchen – AG 1/37
Vom 29. November bis 1. Dezember 1985 im Kulturhaus Werneuchen, Rosa-Luxemburg-Straße. Öffnungszeiten: jeweils 10–18 Uhr.

1400 Oranienburg – AG 1/18
Am 14. und 15. Dezember 1985 im Jugendklubhaus Hohen Neuendorf (Nähe Bahnhof Hohen Neuendorf West). Öffnungszeiten: jeweils 10–18 Uhr. Gezeigt werden mehrere Anlagen in den Nenngrößen H0 und TT sowie eine Anzahl von Eigenbaumodellen. Durch den Handel ist ein Sonderverkauf von Modellbahnerzeugnissen vorgesehen.

7560 Wilhelm-Pieck-Stadt Guben – AG 2/11
Vom 22. November bis 1. Dezember 1985 in der Aula der „Rosa-Luxemburg-Oberschule", Leninallee. Öffnungszeiten: Mittwoch bis Freitag 15–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–12 und 13–18 Uhr. Zu erreichen mit Buslinien B, C und D ab Haltestelle Bahnhof bis Haltestelle Flemmingstraße oder Leninallee.

8705 Ebersbach (Sachs.) – AG 2/18
Vom 29. November bis 1. Dezember 1985 im „Kretscham Ebersbach" Kreis Löbau. Öffnungszeiten: Freitag 13–17 Uhr, Samstag und Sonntag 10–17 Uhr.

8700 Löbau – AG 2/18
Vom 5. bis 8. Dezember 1985 im „Stadthaussaal Löbau" (Rathaus). Öffnungszeiten: Donnerstag und Freitag von 15–18 Uhr, Samstag und Sonntag von 10–12 und 13–18 Uhr. Am 7. und 8. Dezember auf der H0-Großanlage vorwiegend Einsatz von Dampflokmodellen.

1220 Eisenhüttenstadt – AG 2/37
Am 7., 8., 11., 13., 14., 15. Dezember 1985 in Eisenhüttenstadt im Jugendklub am Trockendock. Öffnungszeiten: Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–16 Uhr, Mittwoch/Freitag 14–18 Uhr.

7422 Gößnitz – AG 3/25
Vom 20. bis 24. November 1985 im „Klubhaus" Gößnitz. Öffnungszeiten: Mittwoch bis Freitag 16.30–18 Uhr, Samstag 13–19 Uhr, Sonntag 10–12 und 14–18 Uhr.

8312 Heidenau – AG 3/2
Vom 23. November bis 1. Dezember 1985 im „Klubhaus Aufbau", Dresdner Straße 25. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr. Souvenirverkauf, Buchbasar und an den Wochenenden Verkauf von technischen Spielwaren und Modellbahnzubehör. Fahrverbindung: mit DR bis Bf Heidenau od. Haltepunkt Heidenau Süd; Bus bis Bahnhof Heidenau.

6602 Berga (Elster) – AG 3/39
Vom 27. November bis 1. Dezember 1985 im „Klubhaus der Freundschaft" Berga (Elster). Öffnungszeiten: Mittwoch bis Freitag 15–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

9112 Burgstädt – AG 3/86
Vom 30. November bis 8. Dezember 1985 in der Aula der POS „Ernst Schneller" Burgstädt. Öffnungszeiten: 30. Nov., 1. u. 8. Dez. 10–12 und 13–18 Uhr, 3. und 5. Dez. von 17–19 Uhr.

9150 Stollberg – AG 3/79
Vom 1. bis 15. Dezember im Rathaus-Saal. Öffnungszeiten: 1., 7., 8., 14. und 15. Dez. 10–12 und 13–18 Uhr; 3. bis 5., 10. und 12. Dez. 15–18 Uhr.

8300 Pirna – AG 3/31
Vom 7. bis 15. Dezember 1985 im „Glaspavillon" am Platz der Solidarität. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr. Verkauf von Souveniren und Modellbahnartikeln.

5804 Friedrichroda (Thür.)
Am 16., 17., 23., 24., 30. November und 1. Dezember 1985 in Friedrichroda, alte Schule, Engelsbacher Weg. Öffnungszeiten: jeweils 14–17 Uhr.

5320 Apolda – AG 4/86
Am 7., 21. und 22. Dezember 1985 im Glockenmuseum Apolda, Bahnhofstraße. Öffnungszeiten: jeweils 9–12 und 14–17 Uhr.

6502 Gera-Lusan – AG 4/78
Vom 21. bis 23. Dezember und 26. bis 29. Dezember 1985 in Gera-Lusan, Emil-Schönherr-Straße 27–29, Straßenbahnendhaltestelle. Öffnungszeiten: jeweils von 10–18 Uhr.

3000 Magdeburg
Vom 23. November bis 8. Dezember 1985 im „Karl-Marx-Saal" des Magdeburger Hbf. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–12 und 13–18 Uhr.

1800 Brandenburg – AG 7/3
Vom 30. November bis 8. Dezember 1985 im „Klubhaus des Handels", Steinstraße. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

3700 Wernigerode – AG 7/1
Vom 11. bis 15. Dezember 1985 im „Kreiskulturhaus" Wernigerode, A.-Bartels-Str. Öffnungszeiten: Mittwoch bis Freitag 15–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–12 und 13–18 Uhr.

3600 Halberstadt – AG 7/16
Vom 13. bis 18. Dezember 1985 im Kulturraum des Hauptbahnhofs Halberstadt. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr, am 18. Dez. 14–17 Uhr. Täglich große Dia-Schau.

2200 Greifswald – AG 5/5
Am 23., 24., 30. November, 1., 7. und 8. Dezember 1985 in der „Mensa am Wall". Öffnungszeiten: Samstag 13–18 Uhr, Sonntag 10–18 Uhr.

1300 Eberswalde – AG 5/10
Vom 6. bis 15. Dezember 1985 im „Haus der DSF", Puschkinstraße. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

2500 Rostock – AG 8/5
Vom 9. bis 15. Dezember 1985 im „Haus der Nationalen Volksarmee" beim Steintor. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

AG 7/47 – 1551 Groß Behnitz
Am 12. Dezember 1985 im Jugendklubhaus Nauen Lichtbildervortrag. Thema: „Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn". Beginn: 18.30 Uhr.

AG 1/56 – 1530 Teltow
Am 5. Dezember 1985 öffentlicher Erfahrungsaustausch in der Gaststätte „Libelle", 1530 Teltow-Seehof, Hannemannstr. 11. Beginn: 18 Uhr. Zu erreichen mit Bus von Bln-Schönefeld oder Potsdam bis Teltow, Ruhlsdorfer Platz, weiter mit Ortslinie, 3 Haltestellen nach Seehof.

Ehrentafel

Für vorbildlichen Einsatz bei der Erfüllung der Aufgaben des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR wurden ausgezeichnet:

Arthur-Becker-Medaille in Silber
Helmut Reinert, Berlin

Aktivist der sozialistischen Arbeit
Wolfgang Pawlik, Berlin
Stephanie Maja, Nossen
Ursula Eckenberg, Nossen
Rolf Starke, Nossen
Hans-Jürgen Smok, Nossen
Harald Glück, Zwickau
Margita Ludwig, Dresden

Ehrennadel des DMV in Bronze
Hartmut Bayer, Zielitz
Eberhard Meyer, Leipzig

Tauschmarkt

12. Thüringer Modellbahntauschmarkt am 1. Dezember 1985 von 10 bis 13 Uhr im Klubhaus der Energiearbeiter Erfurt, Iderhoffstraße. Anmeldung für Tischbestellungen bis 20. November 1985 an Eberhard Kühnlenz, 5061 Erfurt, Friedrich-Engels-Straße 48/111. Tischgebühr: 5,– Mark.

forum

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Liebhaber sucht **Fahrleitungsmasten, Elloks, Kataloge, Bücher** über **Spur 0** u. **I.**
U. Linke, 9622 Fraureuth
Ziegelstraße 1

Suche **rollendes Material Nenngr. N,** auch Um- und Eigenbauten.
Eichler, 8019 Dresden
Striesener Straße 38 d

Verkaufe **Dampflok-Archiv 1, 2, 4** und **Modellbahnen H0.**
T. Rödiger, 4090 Halle-Neustadt
Bl. 442/8

Biete **H0 BR 01, 03, 24, 41, 64, 75, 80.** Suche **Dietzelformsignale** (nur Tausch).
Schilm, 1406 Hohen Neuendorf
Ruhwallstraße 38

Biete **H0: BR 18^4, 50** (Einheitsl.), **E 18** (Eigenb.). Su. **H0: BR 38, 57, 96, 98** (Eigenb.), **Altb. Pers.–, Gepäck- u. D-Zugwag. R. Curth, 9294 Penig** A.-Geißler-Straße 16

Biete **Garteneisenbahn Firma „Lehmann"**, Tauschwert 2500,– M. Suche **Spirituslok Märklin.**
Groß, 7065 Leipzig
Binzer Straße 4

Verkaufe **H0-Anlage,**
245 cm × 330 cm, 400,– M
H. Caseler, 1058 Berlin
Dimitroffstraße 50

Biete **„Selketalb.", „Rübelandb.", „Umzeichn.-Pl. 1925", „me"** Jg. 59–61, 63. Su. **„me"** Jg. 71 u. 74, **„Baureihe 01", „Baureihe 44".**
A. Tetzel, 4308 Thale, Karlstr. 3

Verkaufe **H0-Schrankanl.,** 1,35 m × 2,65 m, **Pilz-Gleis,** rohbauf., **25 Tfz.,** neuwertig, **großen Wagenpark, Drehsch., 4 Trafos,** umfangr. **Schaltmat.,** viel **Liter.,** für 1800,– M
Rieck, 2300 Stralsund
A.-Zweig-Straße 109

Biete
H0 84 u. **91** (Hruska), **BR 03, 89** (sächs. u. DR), **80** u. **106.**
Suche im Tausch andere **Dampfloks H0.**
H. Werner
9031 Karl-Marx-Stadt
Gustav-Wünsch-Straße 13

Suche **Loks** u. **Wagen H0** u. **TT.**

Biete **„Links u. rechts der kl. Bahnen"**, 8,– M; **„Die Brandenburgische Städtebahn"**, 15,– M; **BR 24,** 40,– M; **BR 80 Nenngr. S,** 25,– M.
K. Narr, 9900 Plauen
Paul-Theuer-Straße 7

Suche **„Dampflok in Glasers Annalen** 1931–1943" u. „1947–1967", **„Modellbahnbücherei" Bd. 7, „Bilder v. d. Eisenbahn" 1/81, H0-Loks,** auch Kauf.

Biete große Auswahl an **Lektüre von „transpress".**
Weber, 8020 Dresden
Rubensweg 15

Suche **Eisenb.-Lit.,** besond. **„transpress-Verkehrsgesch.", Modellbahnlit., „tr.-Modellb.-Bibl.", „Bilder v. d. Eisenb.", Kursbuch** um 1960 u. **„me"** 1970–83 preisgünstig zu kaufen.
Mario Borack
5500 Nordhausen
Ernst-Thälmann-Straße 86

Biete
Eisenbahn-Jahrbuch 1965–1967, H0: BR 01^5, neuwertig.
Suche **H0 BR 86, TT BR 92.**
Schellhorn, 7030 Leipzig
Burgstädter Straße 4

Biete **H0 499** (ČSD), **BR 185, „me"** 4/85 u. 6/85, 100,– M.
Suche **H0 BR 01, BR 03, BR 106, BR 50, BR 80, Städteexpreßzug-Wagen, 3 Entkupplungsgleise Dampflok-Archiv, Bd. 1–3** (mit Wertausgl.).
Nur Telegrammzuschriften an:
M. Wollin, 9341 Marienberg
Hüttengrund 5

Tausch Spur S (Stadtilm)
Biete **5 Loks, 12 Wagen, Gleismat., 1 Trafo,** 130,– M.
Suche **vierachsige Güterwagen, Südfrüchtewagen, Schlafwagen/blau, Doppelstockzug-Mittelteil, elektromagn. Weichen u. Signale.**
Günter Kostroun
8142 Radeberg
Dresdner Straße 13

Biete für H0 sehr gut erh. **BR 118.0** (blau/elfenbein), für 40,– M
Suche für H0 sehr gut erh. **BR 118.1** m. 4 Seitenfenst. (118 142-9).
Geißler, 8603 Großpostwitz
An der Aue 01

Kaufe für **Nenngr. H0 E 04/204** (Eigenbau), **E 11/211, E 42/242, E 44^5 AEG** (auch rep.-bed.), **E 94/254** (Eigenb.), **BR 106, „Schmalspurbahnen in Sachsen".**
Angebote mit Preisangabe an:
H. Schneider, 7050 Leipzig
Oststraße 2

Biete „Die Baureihe 01", Lok-Archiv Sachs. 1 u. 2, „Die Eröffnung Leipz.-Dresdner Eisenbahn".
Suche **„Reisen mit der Dampfbahn", Dampflok-Archiv Bd. 2, „Die Muldenthalbahn".**
Gräfe, 7025 Leipzig
Kamarowstraße 1/1206

Biete **in H0: E 44, BR 118, BR 110** (neu) und **BR 130** (neu, blau/gelb).
Suche **in H0: BR 23, BR 41, 42, 50, 52, 86, 89** und **BR 01.**
Heß, 5900 Eisenach
Herrenmühlstraße 27

Suche
„modelleisenbahner" 1952 bis 1961,
„Schienenfahrzeuge" 1956 bis 1975.
Seemann, 6502 Gera
K.-Matthes-Straße 44

Biete **Präzisions-Dreibackenfutter DF 55,** 135,– M; **Lok H0 BR 23,** 50,– M; **Bücher: „Pionier- u. Ausstellungsb.", „Windbergbahn"** u. **„MPSB".**
Suche **H0: BR 38, 42, 50, 84, $H0_m$-Güterwagen, Rollbock, Drehscheibe H0.**
P. John, 5300 Weimar
P.-Schneider-Straße 67

Suche **H0 BR 23, 24, 50, 64, 66, 75, 80, 81, 84, 91** sowie **Schienenprofil NS.**
H. Wiegand
4700 Sangerhausen
Straße der Einheit 14

Suche **alte Eisenbahnen, Zubehör** u. **Blechspielzeug** (Märklin etc.) zu kaufen o. tauschen gegen ähnl.
Suche außerdem f. **H0-Sammlg. Elloks** (Prod. ab 55) zu kaufen o. tausch. geg. **Diesel- o. Dampfloks** (auch seltene). Angebote u. Wünsche an:
Gaumnitz, 4323 Ermsleben
Bahnhofstraße 12

Biete **H0 BR 118, 110, 185/86, 2 × 64, 75, E 46, E 69, zwei zweit. Doppelstockeinh., 16 Personenwagen, 11 Güterwagen,** Gerlach **„Modellbahnanlagen".**
Suche in N: **Dampfloks,** versch. **BR, doppelte Kreuzungsw.** u. **Bogenweichen** (Eigenb.), **Modelleisenb.** v. 1968 bis 1980.
Frisch, 6205 Dermbach
Siedlung 27

Biete **V 106, 110, 118, E 244, BR 185, mit Steuerwagen, VT 135, mit Beiwagen, TT BR 35, V 130.**
Suche **BR 23, 24, 64, 84, 91, HERR-Schmalspurwagen, Eilzugwagen, 2 Kl.**
R. Kähler, 2821 Belsch
Loosener Weg 12

Verk. **Modellbahnanl. H0,** 2,00 m × 1,40 m.
Biete zum Tausch **Lok-Arch. Sachsen 1 u. 2, „Von Sonneberg nach Probstz.", „Dampflok. u. ihre Bauteile", „Verz. dt. Lok. 1923–1963", „MPSB",** Brosch. **„100 Jahre Flöhatalb.", „100 Jahre Bad Schandau-Bautzen", „me" 1979–80,** kpl
Suche **H0-Triebtender, Tenderloks** sowie **Selbstentladewagen, Rungenwagen, Zementsilowagen** und **ält. Straßenfahrzeugmodelle.**
Andreas Pomowski, 9704 Falkenstein (V.)
August-Bebel-Straße 47

Biete **H0 BR 03, BR 41,** je 116,– M; **BR 185,** 88,– M; **BR 86,** 46,– M; **„Brandenburgische Städtebahn",** 14,– M; **„Müglitztalbahn",** 13,– M.
Suche **„Glasers Annalen", Eisenbahn- u. Modelleisenb.-Literatur, Broschüren, Jubiläumsschriften.**
A. Müller, 1200 Frankfurt (Oder)
Kommunardenweg 2

Interview

Leipzigs „22."

Für die Leipziger Modelleisenbahner gehört es zu den festen Traditionen, am Jahresende mit einer repräsentativen Modellbahnschau vor die Öffentlichkeit zu treten. Auch im Jubiläumsjahr der Eisenbahn ist dies der Fall. – Und wie uns Wolfgang Bahnert, der Sekretär des Bezirksvorstandes Halle und Vorsitzende der AG 6/7 „Friedrich List" (zugleich Hauptorganisator) in einem Interview verriet, sollen 1985 u. a. 19 Anlagen zu sehen sein. Doch überzeugen Sie sich selbst und lassen Sie sich von unserer kleinen Bildauswahl vergangener Jahre auf die „22." einstimmen!

„me": Sicherlich sind Modellbahn-Ausstellungen wie die „22." Höhepunkte im Leben einer Arbeitsgemeinschaft. Worauf ist aber eigentlich der gute Ruf solcher Veranstaltungen speziell in der Messestadt zurückzuführen?

Wolfgang Bahnert: Wir führen seit Bestehen der AG 6/7 „Friedrich List" vor allem in der Vorweihnachtszeit regelmäßig Modellbahn-Ausstellungen durch. Ja, dank eines Ratsbeschlusses der Stadt Leipzig sind wir sozusagen „traditionell dazu verpflichtet". Aber nebenbei gesagt, die Bedingungen des Ausstellungsraumes im Messehaus am Markt sind nahezu optimal!
Andererseits veranschaulichen wir seit nunmehr zwei Jahrzehnten, wie anspruchsvoll unser Hobby sein kann. Da uns zahlreiche Gäste zwischen den Weihnachtseinkäufen besuchen, holen sich viele letzte Anregungen für die Heimanlagen. Auch deshalb bemühen wir uns um ein möglichst breites Spektrum von der kleinen Heimanlage, großen Gemeinschaftsanlage bis hin zu Umbau- und Supermodellen oder Fotodokumentationen. Wir zeigen überwiegend Exponate unserer Mitglieder sowie unserer Freunde aus der ČSSR und UdSSR, wobei wir natürlich gern „Neuheiten" anderer AGs bzw. Modellbauer unserer Republik vorstellen.
Die unterschiedlichsten Ansprüche unserer Besucher widerspiegeln sich im Gästebuch. Wobei sogar unsere „Bauanleitung in der Praxis" – eine Gemeinschaftanlage im Rohbau – gut anzukommen scheint! Und viele verfolgen so die Entwicklungsetappen unserer „Großen" mit ...

„me" Die Leipziger haben international mit ihrer „Gotthardbahn" für Aufsehen gesorgt. Ist diese TT-Anlage erneut zu sehen? Und worauf können die Freunde des Maßstabs 1:87 gespannt sein?

W. Bahnert: Auch 1985 fahren wir durch die Alpen, und wir zeigen drei neue Anlagenteile, die sogar von drei Seiten betrachtet werden können. Daß wir möglichst nach konkreten Vorbildsituationen bauen, hat sich inzwischen herumgesprochen. Den auf der „21." ausgestellten „Fährhafen Saßnitz" in der Nenngröße TT stellen unsere Freunde fertig. Aber aus Platzgründen kann er in diesem Jahr nicht gezeigt werden.
Im letzten Jahr zeigten wir erstmals die H0-Anlagen „Wittgensdorf ob Bf" und „Bf Hetzdorf". Wir möchten diese beiden Motive aus dem Raum Karl-Marx-Stadt 1985 besonders empfehlen, denn hier begegnen uns nicht nur reine Fahranlagen mit reizvollen Motiven. Viele Kunstbauten – ich denke beispielsweise nur an den bekannten Hetzdorfer Viadukt – verlangen wahrhaft meisterliches Geschick, wovon wir uns in den nächsten Jahren noch überzeugen lassen können ...
Auf einer weiteren H0-Anlage ist der Bahnhof Borsdorf nachgestaltet worden. Das Vorbild dieses Motivs wird demnächst 150 Jahre alt – vielleicht auch deshalb soll die Zeit vor der Elektrifizierung im Modell wiederzuerkennen sein. Gut bekannt ist auch das H0-Motiv „Rauhenfels" mit zahlreichen Details der DR-Strecke Naumburg–Großheringen. Neben der funktionstüchtigen Fahrleitung beachte man hierbei die naturgetreu gestalteten Laubbäume!
Die erste Anlagenplatte wurde im Rohbau auf der 20. gezeigt; auf der diesjährigen Ausstellung ist die Landschaft vollendet worden. Aber auch diesmal zeigen wir eine Anlagenplatte im Rohbaustadium.

„me": Offensichtlich legen die Leipziger sehr viel Wert auf exaktes Bauen und haben ein Auge fürs Detail. Liegt es nun daran, daß die „Sachsen" gründlichere Bastler sind?

W. Bahnert: Wie man in der Ausstellung am Berliner Fernsehturm sieht, scheint es auch nördlich der Elbe sehr gute Modellbahnfreunde zu geben. Ein Modellbauer, der von uns Leipzigern sehr geachtet wird, war Paul Sperling, dessen ehemalige H0-Anlage von unserer Gruppe „Mitte" gründlich umgestaltet worden ist und diesmal wieder zu sehen sein wird. Wir haben uns vor mehreren Jahren davon abgewandt, „nullacht-fünfzehn" mit Industriematerial zu bauen. Zwar müssen bei solchen Projekten alle Hochbauten in eigener Werkstatt entstehen, aber die Mühe lohnt. Modellbahnerei ist nunmal Kleinarbeit und verlangt sehr viel Einfallsreichtum. Unter solchen Aspekten entsteht übrigens auch die TT-Anlage des Bahnhofs Bad Kösen, die wir erstmals im Jubiläumsjahr des DMV 1987 zeigen wollen.
Andererseits demonstrieren wir unseren Gästen ebenfalls mehrere kleine Heimanlagen, die sich miteinander verbinden lassen und sogar automatisch arbeiten.

„me": Und was meinen die Besucher?

W. Bahnert: Einem versierten Modelleisenbahner leuchtet sicher sofort ein, daß nicht jeder Bahnhof der DR im Modell ohne Kompromisse nachgestaltet werden kann. Dazu fehlt einfach der Platz, und außerdem wäre ein strikter Zugverkehr auf einer Ausstellungsanlage eher langweilig. Man muß also bei aller Vorbildtreue Abstriche machen können. Ein anderes Beispiel: 1984 bemängelte eine *progressive Besucherin*, daß von den Modelleisenbahnern „... vergammelte Bruchbuden, die sich Bahnhöfe nennen ..." nachgestaltet würden. Sie hätte lieber den Bahnhof Plauen (Vogtl.) ob Bf und ein Kernkraftwerk gesehen ... Wissen Sie, wo es in der Nähe von Plauen ein Kernkraftwerk geben soll? Anderen Besuchern sind wiederum Heimanlagen zu perfekt nachgestaltet. So unterschiedlich die Betrachtungsweisen auch sein mögen, wir freuen uns über jeden Besucher, der von unseren Ausstellungen angetan ist, sich unterhalten läßt, ja dabei Erholung und Freude empfindet und mit unseren Mitgliedern fachsimpeln kann. Und ganz bestimmt sind auch 1985 wieder viele dabei, die unser Bemühen verstehen, vor allem das spielende Kind an die ernsthafte Modellbahnerei heranzuführen und unser Hobby als sinnvolle Freizeitbetätigung zu betreiben.
In diesem Sinne begrüßen wir schon heute unsere Gäste!

„me": Wir bedanken uns für dieses Gespräch und wünschen unseren Modellbahnfreunden in Leipzig viel Erfolg und am besten keine betriebstechnischen Pannen!

Das Gespräch führte
Hans-Joachim Wilhelm

Vorschau

Im Heft 12/85 bringen wir u. a.:

Zur Geschichte des Eisenbahnerberufs;
Die Pioniereisenbahn Görlitz;
Der Oberauer Tunnel;
Über die Modellbahn-Ausstellung am Berliner Fernsehturm;
ADLER im Maßstab 1:87;
Gemeinschaftsanlage Gelenau;
XXXII. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1985.

Modellbahn-Ausstellung im Messehaus am Markt

Die alljährlich im Leipziger Messehaus am Markt stattfindende Modellbahn-Ausstellung der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" ist inzwischen weit über die Grenzen der Messemetropole bekannt geworden. In diesem Jahr ist es die 22. Ausstellung, die wiederum Tausende Menschen aus allen Teilen unseres Landes anziehen wird. „Rund um die Ausstellung" – so könnte man die auf dieser Seite gezeigten Fotos betiteln – vermitteln sie doch Eindrücke über das Gezeigte in den zurückliegenden Jahren. Vom 30. November bis 22. Dezember 1985 werden wieder zahlreiche Gemeinschafts-, Heimanlagen und Modelle zu sehen sein. Die Öffnungszeiten: werktags 14–18 Uhr, sonnabends und sonntags 10–18 Uhr.

1 Der ET 89 „Rübezahl" auf der H0-Gemeinschaftsanlage „Rauhenfels" der AG „Friedrich List". Erbauer des Modells ist Olaf Herfen aus Dresden.

2 Auf der Anlage „Mittelbach" entstand dieses Foto von der 01^5 mit Fledermausohren, die aus dem PIKO-Modell entstand und ebenfalls Olaf Herfen gehört.

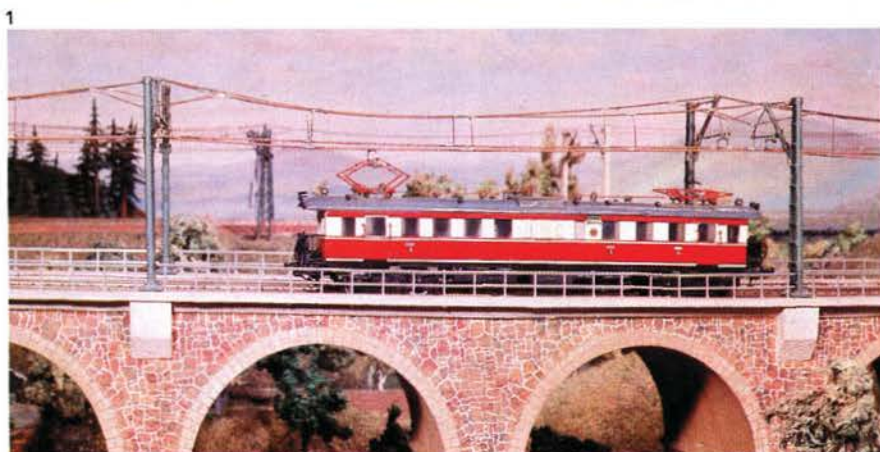
3 Ein Diorama mit dem Heizhaus in Cranzahl; das Vorbild des Kohlenkrans stand einmal in Wilkau-Haßlau.

4 Diese 0-Modelle verkehren auf der Anlage der Schülergruppe der AG 6/7. Erbauer dieser Fahrzeuge ist Modellbahnfreund Hänsch.

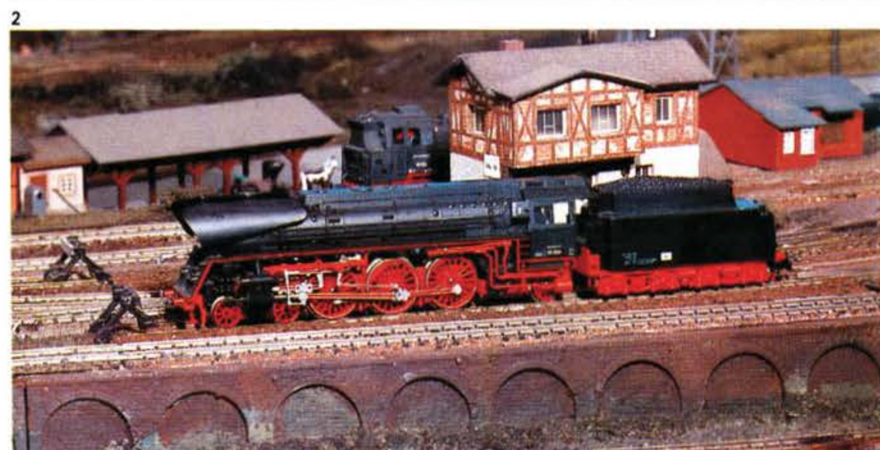
5 Und das ist die H0-Gemeinschaftsanlage der AG 6/21 Borna. Ein Triebwagensonderzug verläßt hier den Bahnhof.

Foto: W. Bahnert, Leipzig

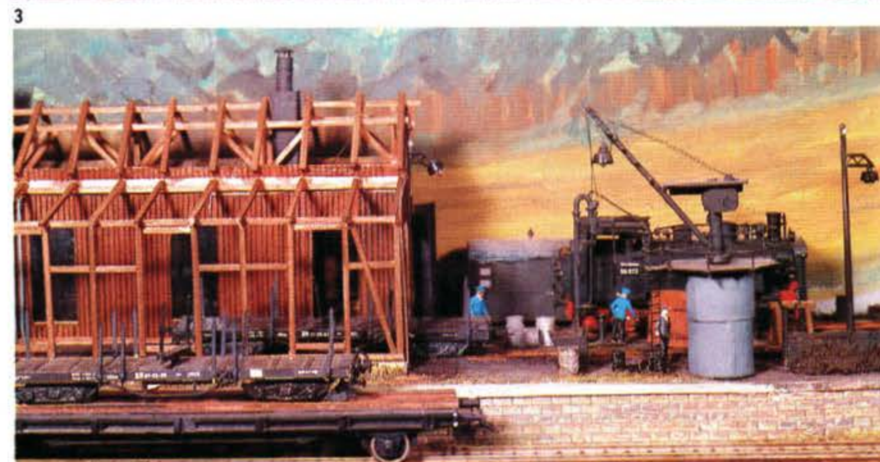
1



2



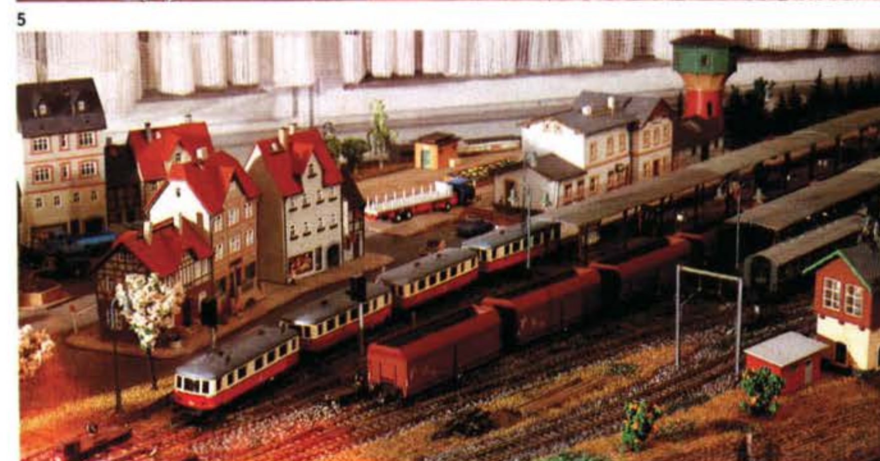
3



4



5



Das gute Beispiel – Bahnbetriebswerke
Nachdem wir in den Heften 4 und 6/85 Motive des Vorbildes zeigten, folgt heute ein ausführlicher Rundgang durch ein Modell-Bahnbetriebswerk. Lesen Sie dazu bitte den Beitrag auf den Seiten 18 bis 20.
Foto: Albrecht, Oschatz

